This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

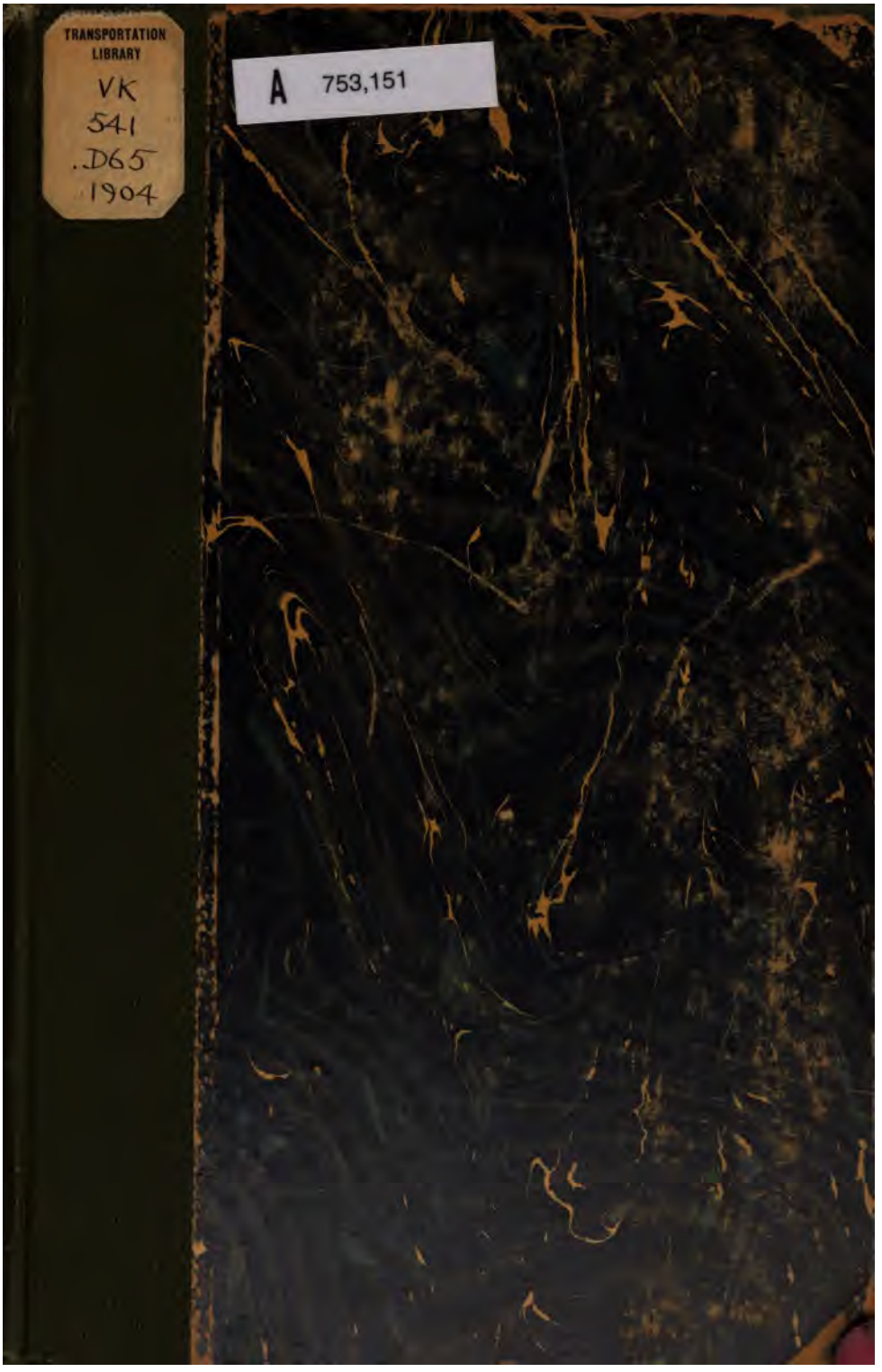
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

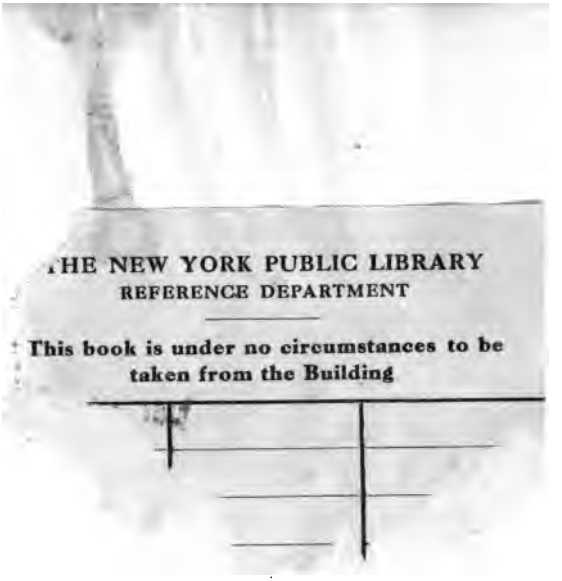
Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

TRANSPORTATION
LIBRARY
VK
541
.D65
1904

A 753,151



PROPERTY OF
University of Michigan Libraries
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS


THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY
REFERENCE DEPARTMENT

This book is under no circumstances to be taken from the Building

Doering
VXC

57851b

Der Seemann und sein Beruf.

II. Auflage.

von

W. Döring,

Königlichem Navigationslehrer a. D.

Motto: Ohne Schifffahrt kein Leben, keine Entwickelung.

Papenburg
Verlag von H. Rohr.
1904.

Der

Seemann und sein Beruf.

Bearbeitet von

M. Döring,

Königlichem Navigationslehrer a. D.

Verfasser der Schriften:
Befrachter, 3. A. — Nautischer Kalender. — Vor dem Seeamte. — Feuer im Schiff. — Wetterkundige Navigateur, 2. A. — Der blaue Junge. — Nautischer Briefsteller.

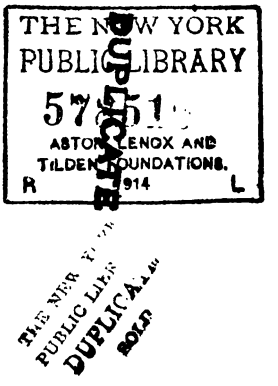
Ehrenmitglied des Vereins deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine in Hamburg.
Ehrenmitglied des Nautischen Vereins in Papenburg.

Motto: Ohne Schiffahrt kein Leben, keine Entwicklung.

Zweite, gänzlich umgearbeitete und wesentlich verbesserte Auflage.

Papenburg 1904.
Verlag von Heinrich Rohr.

Transportation
Library
VK
541
.D65
1904



Buchdruckerei der Ems-Zeitung, Papenburg.

Transport.

Vorwort.

Der Beruf des Seemanns ist in jeder Hinsicht so grundverschieden von demjenigen des Landmannes, daß es mit Rücksicht darauf vollständig erklärlich erscheint, wenn der Landmann den Seemann nicht immer versteht und dieser daher in nicht seltenen Fällen von jenem falsch beurteilt wird. Da beide aber in steter Wechselbeziehung zu einander stehen und der Seemann Hauptträger bei Vermittelung des Weltverkehrs ist, so kann dieses von jedem Wohldenkenden nur aufrichtig beklagt werden. Erwägt man dabei, daß die Schiffahrt ein äußerst wichtiges Glied in dem Organismus eines jeden Staates bildet, vorzugsweise aber in dem glorreich erstandenen deutschen Reiche, das sich maritim noch entwickeln muß, so wird man es aus diesem Grunde erklärlich finden, wenn ich versucht habe, die irrigen Ansichten zu beseitigen und einer richtigeren Auffassung die Wege zu ebnen. Wenn auch selber Seemann und mitten in einer seemännischen Bevölkerung lebend, so stehe ich als Lehrer dem ganzen doch mehr objektiv gegenüber und bin daher, wie ich glaube, zunächst in der Lage, auf Mängel und Fehler, die sich in unsere Handelsmarine eingeschlichen haben, auf veraltete Anschauungen, die meistens in dem durchweg konservativen Charakter unserer Seeleute ihren Grund haben, mit Nachdruck zu verweisen.

Auch bei diesem Versuche, unserer Handelsmarine nützlich zu sein, darf ich vielleicht auf eine nachsichtige Beurteilung hoffen.

Der Verfasser.

Vorwort zur zweiten Auflage.

Seit dem Erscheinen der ersten Ausgabe haben sich in Deutschland die schiffahrtlichen Verhältnisse ganz wesentlich geändert. Das Verständnis für schiffahrtliche Fragen hat mehr Boden gewonnen. Dies gilt auch von den Bewohnern im Inneren Deutschlands. Selbst von den Völkern in Süddeutschland kann man dasselbe sagen. Dies gibt mir eine gewisse Zuversicht, daß diese kleine Schrift nicht auf ganz unfruchtbaren Boden fallen wird.

W. Döring.

Der Seemann.

Der Seemann und sein Beruf. Welche Fülle origineller Anschauungen liegt in diesen wenigen Worten ausgedrückt, sodaß ich in der Tat nicht weiß, womit ich meine Schilderungen beginnen soll.

Der von Idealen erfüllte junge Mann, der seine erste Seereise antritt, mit klopfendem Herzen, mit einer früher nicht gekannten Unruhe harrt er im schmucken Seemannsanzuge der Dinge, die da kommen sollen. Das Schiff liegt segelfertig, der Lotse ist an Bord, ein letztes Lebewohl hat er seinen Angehörigen gesagt, die Anker werden gelichtet, die Segel gespannt und fort geht es in das unendliche Meer. Die Umrisse der heimatlichen Küste schwinden mehr und mehr seinem Gesichtskreise, der Lotse, eine glückliche Reise wünschend, geht von Bord — das Schiff ist in See! Die Situation hat sich damit so vollständig für ihn geändert, daß er sich in die neuen Verhältnisse nicht zu finden weiß. Er sieht die wettergebräunten, im Seedienst abgehärteten Kameraden hierhin und dorthin eilen, die Befehle der Offiziere dringen fortwährend an sein Ohr. Es wird Abend, die Signallaternen werden angezündet, die Wachen eingeteilt, der Ausguck bestellt und das Kommando erschallt: „Zu Koje, wer keine Wache hat!“ Auch er nimmt Besitz

von der ihm angewiesenen Lagerstätte; doch wie findet er sich beim Anblick derselben enttäuscht. Statt auf weichem Flaum sich zu betten, ist ein mit Stroh gefüllter Pfühl und eine wollene Decke alles, was sich findet. Die Seekrankheit, das schlimmste Übel, wovon ein Mensch ergriffen werden kann, hat auch ihn erfaßt und eine Apathie in ihm hervorgerufen, die ihn gegen alles, was mit und um ihn her vorgeht, vollständig gleichgültig macht. Nachdem er sich vier Stunden auf dem harten Lager umhergewälzt, erschallt der Ruf: „Raise, het is Quartier in Gottes Namen!“ Es mangelt ihm für diesen Ruf jedoch jegliches Verständnis und er bleibt daher ruhig in seiner Koje. Doch nicht lange währt es und er wird von dem diensttuenden Offizier mit ernsten Worten daran gemahnt, daß die Wachen gewechselt und er sich auf das Deck zu begeben habe. So unendlich unwohl er sich auch fühlt, er muß dem Befehle Folge leisten. Es ist Mitternacht und stockfinster; ein starker Wind bläht die Segel, das Schiff bewegt sich stark, er taumelt wie ein Trunkener und weiß nicht, wohin er seine Schritte lenken soll. Nirgends, weder am Himmel noch auf der Erde erblickt er eine Leuchte, die ihm als Führer dienen könnte. Ein unsägliches Weh erfaßt ihn, schon will er verzagen; da winkt ihm mitleidsvoll der am Ruder stehende Kamerad, zeigt vertrauensvoll auf den Kompaß und sagt: „Dies unscheinbare Instrument bringt uns sicher durch Sturm und Nacht nach dem ersehnten Port.“ Er atmet wieder leichter auf und sagt sich: der Beruf des Seemannes ist einzig in seiner Art, er ist reich, sowohl an kritischen als erhabenen Momenten. Losgelöst von der Welt im Großen, auf die eigene Kraft, auf die eigene Tüchtigkeit angewiesen, verlieren seine

Kameraden nicht den Mut. Kluge Redensarten, wie man ſie oft am Lande von geſchwätzigen Leuten hört, ſind hier nicht am Platze, vielmehr heißt es hier: „Biſt du Gottes Sohn, ſo hilf dir ſelber!“ Alles dies ergreift ſein Inneres mächtig, der Ehrgeiz, wovon die Seeleute meiſtens in hohem Grade beſeelt ſind, erwacht auch in ihm und er fängt an, mit ſeinen jüngeren Kameraden in der Erfüllung der ihm obliegenden Pflichten zu wetteifern.

Das großartige Walten in der Natur, wie es ſich in einem Sturm auf hoher See kund gibt, hat er noch nicht erlebt. Es iſt Herbſt, alſo die Zeit, wo die Äquinoctialſtürme ſich einzuſtellen pflegen. Wenn er ſich auch früher mit Naturwiſſenſchaften befaßt hat, ſo ſind ihm doch die Anzeichen eines herannahenden Sturmes vollſtändig fremd geblieben. Er ahnt daher auch nichts, als eines Tages die Offiziere und die übrige Mannſchaft das drohend heraufziehende Gewölk mit unruhigen Blicken muſtern, die See unruhiger wird und der Wind allmählich an Stärke zunimmt. Erſt nach und nach beginnt es ihm aufzudämmern, daß etwas ungewöhnliches, daß ein Sturm im Anzuge iſt. Befehle werden hierhin und dorthin erteilt; die leichteren Segel feſtgemacht; die auf Deck befindlichen loſen Gegenſtände werden befeſtigt — das Schiff wird gefechtsklar gemacht. Die See geht immer höher; das Schiff arbeitet ſtark. Von Stunde zu Stunde werden mehr Segel eingenommen, bezw. gerefft. Das ſich ihm darbietende Schauſpiel wird immer großartiger; haushoch türmen ſich die Wellen, deren Giſcht bis an die Spitzen der Maſten reicht. Das Schiff kämpft unter der geſchickten Führung ſeiner mutigen Beſatzung erfolgreich gegen dieſelben, ſo daß es oft in allen Fugen

57851

Der Seemann und sein Beruf.

II. Auflage.

von

W. Döring,

Königlichem Navigationslehrer a. D.

Motto: Ohne Schifffahrt kein Leben, keine Entwickelung.

Papenburg
Verlag von H. Rohr.
1904.

ſtammen. Dieſe Leute fahren lange Zeit als Jungen und Leichtmatroſen und ſind ſtrenger Zucht unterworfen bei ſehr frugaler aber genügender Koſt. Die Fahrt von und nach der Oſtſee verlangt gute Seeleute; daher ſind in der Regel die Leute abgehärtet, höflich, gehorſam und vor allen Dingen nüchtern. Kommen ſie in engliſchen Dienſt, ſo legen ſie ſich auf's Sparen und ſind damit perfekt gegen die Klauen der Krimper, vulgo Seelenverkäufer und Schlafbaaſen. Sie ſind reinlich und immer gut und nett gekleidet, ſoweit ihr Dienſt es zuläßt. Als Schiffsführer bekam ich die Bankbücher einer ſolchen Mannſchaft in Verwahrung, und beliefen ſich ihre Einlagen auf 27—118 £.-Sterl. Wenn ein Schiff am Ende einer Reiſe im Beſtimmungshafen ankommt, ſo verlaſſen dieſe Leute das Schiff in ſauberer, wohl ſitzender Kleidung; ſie trinken nicht; und während das Schiff entlöſcht wird, kommen, falls ſie wieder mit demſelben weg wollen, ſie häufig hinunter, um „ihr altes Schiff“ mal wieder anzuſehen. Sie ſind höflich gegen die Offiziere und dieſe erwiedern dies Betragen. Manche von ihnen haben eine gute Erziehung genoſſen und ſprechen außer ihrer Mutterſprache (Deutſch, Holländiſch, Norwegiſch, Schwediſch, Däniſch) noch wenigſtens eine andere Sprache. Es ſind alles junge Leute, und ſie treten in engliſche Dienſte, um das Engliſche ſich gründlich anzueignen, und mit Schiffen unter Dampf hantieren zu lernen. Haben ſie Engliſch gelernt und glauben, mit Dampfern umgehen zu können, ſo kehren ſie in die Heimat zurück und werden Offizier und mit der Zeit Führer ihrer eigenen Schiffe. Ich, und mit mir ſtimmen Hunderte von Kapitänen überein, ziehe ſie den Enländern vor, die ich nicht als Ballaſt mitnehmen mag, wenn ich es vermeiden kann.“

Über ein ſolches Kompliment aus ſolchem Munde haben wir gewiß alle Urſache, uns aufrichtig zu freuen. Wir dürfen uns daher auch wohl der Hoffnung hingeben, daß unter ſo bewandten Umſtänden gegründete Ausſicht vorhanden iſt, unſere Handelsmarine werde über nicht gar langer Zeit denjenigen Rang einnehmen, worauf ſie gerechten Anſpruch hat, ſo daß wir Deutſche alsdann nicht mehr nötig haben, Dienſt in fremden Handelsmarinen zu ſuchen.

Der Betrieb der Schiffahrt wird weſentlich durch Dampfſchiffe vermittelt.

In dem Betrieb der Schiffahrt iſt inſofern in den letzten 30 Jahren eine weſentliche Änderung vorgekommen, als die Segelſchiffe faſt ganz verdrängt ſind, und der Verkehr daher hauptſächlich durch Dampfſchiffe vermittelt wird. Dieſe Neuerung hat inſofern einen Übelſtand mit ſich gebracht, als die Ausbildung auf Dampfſchiffen nicht in der gewünſchten Weiſe möglich zu machen iſt. Der Motor iſt der Dampf und die Dampfmaſchine. Dieſe zu handhaben, dazu ſind ſeemänniſche praktiſche Kenntniſſe nicht erforderlich. Dennoch iſt auf den Dampfſchiffen eine ſeemänniſche Tüchtigkeit unbedingt erforderlich. Hat das Dampfſchiff beiſpielsweiſe eine ſchwere Havarie erlitten, d. h. iſt es durch Sturzſeen ſchwer beſchädigt worden, oder iſt es mit einem andern Schiffe in Kolliſion geweſen und dadurch ſchwer beſchädigt worden, ſo müſſen der Kapitain und die Offiziere nach Lage der Sache beurteilen können, welche Maßnahmen ergriffen werden müſſen, damit das Schiff

vor weiterem Schaden bewahrt bleibt. Das erfordert aber einen durch die Erfahrung geschärften Blick, der aber nur durch mehrjährige Fahrten auf Segelschiffen erworben werden kann.

Die Bedeutung des Meeres in seiner Unendlichkeit.

Die Bedeutung des Meeres in seiner Unendlichkeit, Erhabenheit und majestätischen Größe auf die Charakterbildung eines Volkes wird von uns Deutschen längst nicht genug gewürdigt. Die kleinlichen Verhältnisse, worin wir infolge der Jahrhunderte langen politischen Zerrissenheit gelebt, haben unsern Blick — dies läßt sich nicht verkennen — eingeengt und vielfach getrübt, und es kann daher nicht befremden, wenn uns das richtige Verständnis für Fragen mangelt, die uns bis dahin fern gelegen haben.

Wie ganz anders liegen hiernach die Verhältnisse bei den Engländern. Die hohe Intelligenz, die dies Volk schon im vorigen Jahrhundert auszeichnete, also zu einer Zeit, wo bei uns noch alles in beschränkter Kirchturm-Politik schwelgte, hat zum großen Teil seinen Grund in der Weltstellung, die damals England schon in bezug auf Handel, Schiffahrt und Politik einnahm. Das spießbürgerliche Wesen, was uns Deutschen heute noch vielfach anklebt, war bei ihnen einer großartigeren Auffassung der Dinge um sie herum gewichen. Vieles würde sich auch bei uns unstreitig günstiger gestalten, wenn wir die Bedeutung des Meeres besser erkannt, wenn wir uns um Fragen, die sich auf Seewesen beziehen, eingehender

gekümmert, wenn wir, dem Beispiele der Engländer folgend, jene Länder aus eigener Anschauung kennen gelernt und uns mit den dort herrschenden Handelsverhältnissen eingehender vertraut gemacht hätten. Um zu zeigen, wie sehr die Söhne Britanniens das Meer lieben und es zu einem Sport der edelsten Art gemacht, sei hier bemerkt, daß sie, statt auf ihren meistens reizend gelegenen Villen die Zeit in müßigen Träumereien zu verbringen, sie in eigens zu diesem Zwecke erbauten Kuttern größere Seereisen unternehmen. Es ist eine für den Seemann überaus anmutige Erscheinung, wenn man diesen in jeder Hinsicht schmucken Fahrzeugen auf hoher See begegnet und sieht, wie sie dort mit Sturm und Wetter kämpfen und selbst die hochgradigen Unbilden des Seelebens nicht scheuen, indem man sie nicht selten am Kap Horn, dem bekannten Sturmkap, antrifft. Als nächste Frucht solcher Unternehungen kann es wohl bezeichnet werden, daß das Verständnis für Fragen, die sich auf Handel und Schifffahrt beziehen, dadurch mächtig gefördert wird und hierauf bezügliche Unternehmungen überall willige und tatkräftige Unterstützung finden. Die Welt im großen und ganzen aus unmittelbarer Anschauung kennen gelernt zu haben, ist doch etwas ganz anderes, als wenn man sie vom Sitze einer anmutig gelegenen Villa betrachtet.

Es ist allgemein bekannt, daß das deutsche Volk schon zu Zeiten der „Hansa“ sich als ein Seevolk ersten Ranges gezeigt hat und heute noch dieselben Eigenschaften und Fähigkeiten besitzt, wie dies namentlich durch den Fall „Bulgaria“ auf Veranlassung unseres Kaisers in das hellste Licht gestellt worden ist. Dessenungeachtet fehlt es namentlich in Kreisen, die der See ferne liegen, noch vielfach an Verständnis und daher auch an dem

wünschenswerten Interesse für unser Seewesen. Es sei hier bemerkt, daß unsere Handelsmarine unstreitig eine der herrlichsten Blüten in der neuesten wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands gezeitigt hat. Hiernach ist zu hoffen, daß die Zeiten des Niedergangs überwunden, um so mehr, was die Tonnenzahl der Dampfschiffe betrifft, wir unmittelbar hinter England rangieren, also bereits den zweiten Rang in der Handelsmarine der Welt einnehmen.

Wenn es an sich auch als unbedeutend erscheinen mag, so ist es für die Denkungsart der Engländer in dieser Hinsicht doch charakteristisch, wenn bei Beförderung schiffbrüchiger Mannschaften, einerlei, welcher Nation sie angehören, auf deren Billets die Worte geschrieben stehen: „Shipwrecked Seamen", und sie daraufhin gratis weiter befördert werden.

Wie wenig Hochachtung wir Deutsche dagegen durchweg vor dem Meere und seinen Söhnen haben, davon weiß der deutsche Seemann mitunter ein schlimmes Liedchen zu singen; kommt es doch vor, daß, wenn er nach einer mehrjährigen Abwesenheit in die Heimat zurückkehrt, und er sich bei seinem Reeder meldet, dieser ihn mit einer kalten, frostigen Höflichkeit empfängt und behandelt. — Wie sehr übrigens die Engländer den Wert ihrer maritimen Größe zu schätzen wissen, geht unter anderem aus folgendem Passus hervor, den wir dem Nautical-Magazine, Januar-Heft 1882, entnehmen. Es heißt daselbst:

„It is seldom that a periodical journal is so fortunate as survive for half — a — century, but the Nautical Magazine being supported by one of the chief pillars of our national greatness has lived on and progressed with the progress of British Shipping."

Das sind Worte, die von berechtigtem Selbstbewußtsein zeugen. Es liegt nahe, eine Parallele mit demjenigen Organ zu ziehen, welches in erster Linie berufen ist, die Interessen der deutschen Handelsmarine zu vertreten; aus naheliegenden Gründen verzichten wir indeß großmütig darauf.

Die leibliche Schädigung unserer Seeleute.

Um die Strapazen des Seelebens mit einigem Erfolg ertragen zu können, ist es notwendig, daß der Körper die erforderliche Widerstandsfähigkeit besitzt. Diese erlangt er aber nur dann, wenn er den Verhältnissen entsprechend genährt wird. Soweit die Fahrten sich auf die europäischen Gewässer beschränken, also kürzere Reisen umfassen, liegen Ursachen zu gegründeten Beschwerden, wie die Speisentaxen dies ausweisen, von einzelnen Ausnahmen natürlich abgesehen, meistens nicht vor. Anders verhält es sich dagegen auf Schiffen, die in transatlantischer Fahrt, namentlich nach Ostindien, Australien, Westküste von Amerika 2c. beschäftigt sind. Denn hier ereignet es sich in nicht seltenen Fällen, daß ein Teil des sich an Bord befindlichen Proviants, wie Fleisch, Brot, Erbsen, Reis 2c. bereits eine Reise nach diesen Gewässern gemacht und daher fast die ganze Nährkraft eingebüßt haben. In auffälliger Weise gibt sich dies meistens dadurch kund, daß das Fleisch stinkend geworden und das Brot voller Würmer ist. Graupen und Reis wimmeln von Reiskäfern; Erbsen und Bohnen, ungeachtet heimlich vom Koch ein Stückchen Soda in den Topf geworfen, sind nicht weich zu bekommen. Diesem Übelstande wird in

der Regel erſt dann abgeholfen, nachdem die Mannſchaften dem Kapitän erklärt haben, daß der verabreichte Proviant verdorben und daher ungenießbar ſei. Erwägt man dabei, daß Erfriſchungen, wie junges Gemüſe ꝛc., welches der Landmann täglich in der Lage iſt, ſich für geringes Geld zu verſchaffen, auf den hier in Frage kommenden Reiſen nur während der erſten Wochen verabreicht werden können, ſo wird es ſelbſt dem Laien erklärlich erſcheinen, daß ſich infolgedeſſen Krankheiten einſtellen, namentlich der ſo ſehr gefürchtete Skorbut, über kurz oder lang zum Ausdruck kommt. Um zu zeigen, wie dieſe Krankheit auf unſern Schiffen recht bösartig auftritt, verweiſe ich auf die untenſtehenden Fälle. Selbſtredend würden dieſelben ganz andere Ziffern umfaſſen, wenn eine amtliche Statiſtik darüber vorläge.

1. Auf einem deutſchen Schiffe brach im Jahre 1877, nachdem daſſelbe 87 Tage in See geweſen war, der Skorbut aus. Die Beſatzung beſtand aus 21 Mann; die Reiſe dauerte im ganzen 186 Tage. Im Laufe dieſer Zeit erkrankten im ganzen 15 Mann, ſo daß nur noch 6 Mann geſund blieben. Es fehlte an Bord jegliche Erfriſchung, namentlich an dem ſchon damals auf engliſchen Schiffen vorgeſchriebenen und ſehr wirkſamen Mittel, beſtehend aus Zitronenſaft — lime-juice. — Die kranken Leute wurden in St. Francisko ins Hoſpital gebracht, einige von denſelben verweilten darin 13 Wochen. Die dem Schiffe daraus erwachſenen Koſten betrugen pro Tag und pro Mann ein Dollar.

2. Im Jahre 1880 erkrankten auf einem deutſchen Schiffe auf der Reiſe von Cardiff nach St. Francisco auf der Höhe von Kaphorn 7 Mann von der Beſatzung am Skorbut. Erfriſchungen waren genügend an Bord,

dieſelben wurden den Leuten aber nicht verabreicht. In St. Francisko angekommen, wurden die Erkrankten in das Hoſpital gebracht, wo einer derſelben ſeinen Leiden erlag.

3. Jahre 1879 erkrankten auf einem deutſchen Schiffe auf einer Reiſe von Corinto (an der Weſtküſte von Amerika) nach Bremerhaven die ganze Beſatzung am Skorbut. Zwei von denſelben waren infolgedeſſen mehrere Monate arbeitsunfähig und die übrigen waren ſo ſehr geſchwächt, daß ſie die Schiffsarbeiten nur notdürftig verrichten konnten.

4. Weiter trug ſich auf einem deutſchen Schiffe auf einer Reiſe von Iquique nach Plymuth der Fall zu, daß 10 Mann der Beſatzung am Skorbut erkrankten, nachdem das Schiff erſt 20 Tage in See geweſen. Die Reiſe währte 95 Tage und ſind alsdann dieſe Leute in Plymuth in das Hoſpital gebracht. Die Beſatzung beſtand im ganzen aus 18 Mann. Die Krankheit entwickelte ſich deshalb ſo raſch, weil der mitgenommene Proviant ſchlecht war.

5. Auf einer Reiſe von Bombay nach Bremerhaven erkrankten die ſämtlichen Leute am Skorbut. Die Reiſe dauerte 200 Tage; Erfriſchungen waren nicht an Bord und wurden dieſelben auch in St. Helena, woſelbſt Waſſer eingenommen wurde, nicht angeſchafft. Die Leute mußten ſämtlich in Bremerhaven in das Hoſpital gebracht werden.

6. Derſelbe Fall hat ſich auf einem deutſchen Schiffe auf einer Reiſe von Batavia nach Amſterdam zugetragen. Die Reiſe dauerte 250 Tage. Lime-juice war nicht an Bord. Die Krankheit trat deshalb nicht ſo heftig auf, weil das Schiff Zucker geladen hatte und der Mannſchaft davon reichlich verabreicht wurde.

7. Endlich erkrankte auf einem deutschen Schiffe auf der Reise von Liverpool nach Guaymas (Westküste von Mexiko) infolge des Genusses von schlechtem Fleisch die ganze Besatzung, nachdem das Schiff 100 Tage in See gewesen, am Skorbut.

Auf englischen Schiffen sind die Erkrankungen längst nicht so häufig, weil hier nach offizieller Vorschrift sich lime-juice an Bord befindet und zwar aus reinem, unverfälschten Zitronensaft und im Verhältnis von 10 : 1 mit Franzbranntwein versetzt ist. Vom 10. Tage der Seereise an — ausgenommen Reisen zwischen europäischen Häfen, nach dem Mittelmeer und der Ostküste Nordamerikas, nördlich vom 35. Grade — soll jedem Manne davon täglich 28,59 g, mit der gleichen Menge Zucker und mit der gehörigen Menge Wasser verdünnt, verabfolgt werden. Auch ist die genügende Ausführung dieser Vorschrift durch vielfache Instruktionen und Strafandrohungen für den Übertretungsfall gesichert.

In der deutschen Kriegsmarine wird der Zitronensaft nach zweiwöchentlichem Genusse von Seekost und sofern die Verabreichung frischen Proviants voraussichtlich innerhalb der nächsten 4 bis 5 Tage nicht erfolgen kann oder bei drohendem Skorbutausbruche verabreicht. Als zweckmäßige Mischung werden empfohlen: 16—18 g Zitronensaft oder an dessen Stelle 6—10 dcg kristallisierte Zitronensäure mit 16—32 g Zucker in 0,04 l Rum und 0,3 l Wasser pro Portion. (Reglement über die Schiffsverpflegung vom 13. Mai 1879 § 17).*)

*) Siehe auch Anleitung zur Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen. Berlin, Verlag von Julius Springer. In demselben Verlag ist auch erschienen: Gesundheitsbüchlein. Preis kartonniert Mk. 1,—.

Es liegt auf der Hand, daß bei Vernachläſſigung des leiblichen Wohles der Leute auf der Handelsmarine ſich derſelben oft eine düſtere Stimmung bemächtigt, die nicht ſelten zu Unfrieden Veranlaſſung gibt. Es iſt dies um ſo mehr zu bedauern, als die kleine Welt, worin ſie ſich bewegen, ſo wie ſo höchſt arm iſt an Veranlaſſungen, ſich ihres Daſeins zu freuen. Nur der Umſtand, daß die Mannſchaft meiſtens aus jüngeren Leuten beſteht, denn ſchon in verhältnismäßig jüngeren Jahren wird der Seemann invalide, macht es erklärlich, daß die Leute, trotz der vielen Unbilden, die ſie zu ertragen haben, noch immer ſo ziemlich bei gutem Humor ſind.

Wie könnte das Leben an Bord ſich aber in vielen Fällen angenehmer geſtalten, wenn gegenüber den Leuten etwas mehr Entgegenkommen gezeigt würde. Ich kann mir denken, daß dieſem ausgeſprochenen Wunſche von verſchiedenen Seiten lebhaft widerſprochen werden wird. Ich gebe auch gerne zu, daß die Zuſtände ſich in bezug auf die Leute in neuerer Zeit beträchtlich verſchlimmert haben und in vielen Fällen, namentlich wenn ſich ein oder ein paar Skandalmacher darunter befinden, die Schuld auf ſeiten der Leute liegt. Gegen ſolche Rädelsführer ſollte dann aber mit aller Strenge des Geſetzes vorgegangen werden und Milde nicht obwalten, namentlich den Ausſagen des Kapitäns, ſoweit ſie begründet ſind, mehr Vertrauen geſchenkt werden, als es durchweg geſchieht; denn es iſt nicht zu überſehen, daß durch die dadurch verurſachten Störungen im Schiffsdienſt ſowohl Schiff, Ladung als Beſatzung gefährdet werden. Namentlich muß es Fundamentalgrundſatz des Steuermanns ſein, ſich gegenüber den Leuten ſeine volle Autorität zu wahren.

Ebenso wahr ist es aber auch, daß Jan Maat durchweg nicht so schlimm ist, wie er in neuerer Zeit vielfach verschrieen wird. Ich bin unter diesen Leuten aufgewachsen und verkehrte täglich mit denselben als Lehrer: ich muß aufrichtig bekennen, in meiner langjährigen Praxis habe ich niemals ernsthafte Differenzen mit denselben gehabt. Hierbei sollte nicht unbeachtet gelassen werden, daß in den beengenden Verhältnissen, worin der Seemann lebt, er es doppelt hochschätzt, wenn ihm Zeichen von Wohlwollen, und sind sie auch noch so klein, geschenkt werden. Als besonders wirksam in dieser Hinsicht hat es sich erwiesen, wenn ihm an besonderen Festtagen, an Kaisers Geburtstag, am Geburtstage des Kapitäns, des Reeders 2c. an Speise und Trank aus den Vorräten der Kajüte etwas besonderes serviert wird. Bei uns Deutschen wird ein solches Entgegenkommen schon dadurch hinlänglich motiviert, weil Kapitän und Steuermann sich fast ausschließlich aus Jan Maat rekrutieren. Dies gilt bekanntlich nicht als Regel bei den Engländern, vielmehr rekrutieren sich die Offiziere der Handelsmarine meistens aus dem Institut der Apprenticeships. In der schwedischen und norwegischen Handelsmarine nehmen in der Regel nur die Söhne wohlhabender Reeder und Kaufleute die Stellung als Kapitän und Steuermann ein, die alsdann den praktischen Seedienst von der Pick an nicht in der Weise durchmachen, wie es in Deutschland Vorschrift ist. Die Weise, wie in Deutschland Kapitän und Steuermann herangebildet werden, verdient jedenfalls den Vorzug.

In Bezug auf die Verproviantierung der Schiffe für lange Reisen gestehe ich es gern ein, daß dieselbe, wenn sie allen Anforderungen genügen soll, eine höchst

schwierige ist. Indes, bei gutem Willen läßt sich auch hier manches besser gestalten, namentlich wenn mit aller Strenge darauf gesehen wird, daß der mitgenommene Proviant durchaus frisch und von bester Qualität ist. Hiergegen wird aber, wie vorhin bereits erwähnt, vielfach gefehlt.*) Soweit tunlich, sollte auf häufigen Wechsel der Speisen Rücksicht genommen werden. Als Antiskorbutikum sind in erster Linie zu empfehlen das Sauerkraut, dann präservierte Kartoffeln (in Form von Scheiben und als Kartoffelgrütze), die getrockneten und gepreßten Gemüse, gesalzene Schnittbohnen, türkische Bohnen und Suppenkräuter und vor allem die neuerdings in immer größere Aufnahme gekommenen, nach Appertschem Verfahren eingekochten Gemüsekonserven in Büchsen (Sauerampfer.)

Ein nicht minder mächtiges Antiskorbotikum bildet Obst, das namentlich in Hafenplätzen viel verzehrt wird (Bananen, Apfelsinen usw.), in den Tropen allerdings oft im Übermaße und zum Nachteil für die Gesundheit. Zur Mitnahme, wenn auch in begrenzter Ausdehnung, eignet sich manches frische Kernobst und vor allem Backobst, was sich auf längeren Reisen gut hält, und Pflaumenmus, die einen erhöhten Wert für die Schiffsverpflegung dadurch bekommen, daß sie leicht abführend wirken, weshalb sie mit mit Recht in der deutschen Kriegsmarine häufig und regelmäßig verabfolgt werden. Für

---

*) Bei diesen Aufzeichnungen bin ich der im Verlage von L. Friederichsen & Co. in Hamburg erschienenen trefflichen Schrift Gesundheitspflege auf Seeschiffen mit besonderer Berücksichtigung der Handelsflotte, von Dr. J. J. Reincke Physikus in Hamburg, gefolgt. Siehe die Fußnote Seite 19.

die Südsee wird besonders auf den Wert der Kokosnüsse aufmerksam gemacht.

Als wichtige Genußmittel sind zu nennen: Kaffee Cichorien und Tee; der letztere in Verdünnung auch zur Verbesserung des Trinkwassers wertvoll, neben Salz, Senf, Pfeffer und den eigentlich nicht hierher gehörigen Korinten, Rosinen und Zucker.

Namentlich müßte auf großer Fahrt die Mitnahme bestimmter Mengen von Büchsenfleisch, Zitronensaft und verschiedenerlei Gemüsekonserven, darunter auch Büchsengemüse obligatorisch sein und in der Rubrik „Gemüse" — worunter nach den meisten Taxen auch alle Cerealien und Leguminosen begriffen werden — insoweit eine Spezifizierung nach Art und Menge eintreten, daß innerhalb des Rahmens der gewöhnlichen Speisentaxe eine Anpassung der Kost an verschiedene Außenverhältnisse, namentlich an die Bedürfnisse des Tropenklimas, gesichert wird. Nach beiden Richtungen kann das Verpflegungsreglement der Kriegsmarine als Muster dienen.

Eier können durch Einlegen in Kalk, Überziehen mit Wasserglas oder durch anderweitigen Luftabschluß fast auf ein halbes Jahr hinaus erhalten werden.

Käse wird nur auf einzelnen Marinen (Holland, Frankreich usw.) in größeren Mengen genossen, obgleich sein hoher Nährwert und seine Dauerhaftigkeit ihn zum Schiffsproviante besonders geeignet machen.

Zu den Schwächen, welche in der Schiffskost selbst liegen, treten die in der Regel ziemlich monotone Zubereitungsart und die nicht immer besonders einladende Zurichtung durch die Schiffsköche, weshalb auf die Engagierung eines tüchtigen Schiffskoches namentlich für lange

Reisen nicht ernstlich genug Bedacht genommen werden kann.

Als ein nicht genug zu beachtender Punkt der Gesundheitspflege auf Schiffen ist das Trinkwasser zu betrachten. In zweifelhaften Fällen soll dasselbe lieber zu weich als zu hart sein, da das letztere leicht fault und zum Aufquellen und Kochen der Hülsenfrüchte ungeeignet ist. Aus diesem Grunde wird gutes Flußwasser gern verwendet. Schlimmsten Falls muß man hartes Wasser durch Sodazusatz weich machen. Bei der Auswahl des Trinkwassers herrscht — abgesehen von Kriegs- und Auswandererschiffen — bei den Kapitänen mitunter große Sorglosigkeit; soll es doch vorkommen, daß Flußwasser mitten aus den Häfen genommen wird, „das Wasser müsse ja doch erst faulen, ehe es trinkbar wird." Eine besondere Aufmerksamkeit erfordert die Entnahme des Wassers in den Tropen, wo selbst manche, sonst gute Gewässer, namentlich nach heftigen Regengüssen durch reichliche Beimischung organischer Substanzen eine direkt gesundheitsschädliche Beschaffenheit annehmen und zu gefährlichen Infektionsträgern werden können. Daher dürfte es mit Hilfe der Konsuln und der Kriegsmarine immer mehr anzustreben sein, daß die besten Bezugsquellen von Trinkwasser in den verschiedenen Häfen amtlich festgestellt und bekannt gemacht werden.*)

Zur Reinigung verdorbenen Trinkwassers geschieht auf Kauffahrteischiffen überraschend wenig. Jeder Kapitän, den man danach fragt, weiß genug von den Leiden zu erzählen, den Durst nur mit faulem Wasser löschen zu können, doch nichts von Abhilfe dagegen.

---

*) Siehe Fußnote Seite 19.

Anders steht es auf den Kriegsschiffen. Oft soll es schon helfen, das unreine Wasser durch einige Tage der freien Luft auszusetzen oder dasselbe mit Luft zu schütteln, übrigens werden Zusätze der verschiedensten Art, wie Alaun, hypermangansaures Kali, Eisenchlorid usw. empfohlen. Wichtiger und wirksamer als alle diese Mittel ist jedenfalls das Filtrieren durch Holzkohle; selbst das Hineinwerfen einiger Stücke davon kann schon von überraschendem Nutzen sein.

Auf der deutschen Kriegsmarine wird zur Reinigung trüben Wassers, welches reichlich organische Substanzen enthält, ein Zusatz von Eisenchloridflüssigkeit und von doppeltkohlensaurem Natron empfohlen. Zur Klärung von 100 Liter Wasser reichen von ersterer 20—30 g und von letzterem 30—45 g hin. Man gibt zuerst die Eisenchloridflüssigkeit zum Wasser, rührt stark durch und fügt dann das in seinem 20—25 fachen Gewichte Wasser gelöste doppeltkohlensaure Natron hinzu. Es entsteht nun unter Bildung von Kochsalz ein Niederschlag von Eisenoxyd, der die im Wasser suspendierenden Körper enthält und mit niederreißt. Auch die im Wasser gelösten organischen Substanzen werden dadurch verringert. Die Abscheidung des größten Teils des Niederschlags ist stets abzuwarten; die Bildung desselben wird durch wiederholtes starkes Umrühren befördert; ein etwaiger Rest von Eisenoxyd wird durch Filtration ausgeschieden." (I. c. § 16. 3.) *)

---

* Anmerkung. Ein früherer Schüler, Kapitän J. H. de Vries, schreibt mir unterm 12. Oktober 1882: „Ihre Notiz in der „Hansa", wonach Brot und Mehl in Seewasser zubereitet, sehr schmackhaft sein soll, habe ich vollständig bestätigt gefunden, indem ich nämlich wegen Mangels an Wasser genötigt war, von

Eine Haupturſache bei Erkrankungen liegt in der **Lebensart der Seeleute** ſelbſt; vor allem in der unendlichen Sorgloſigkeit in Bezug auf das eigene Leben und die eigene Geſundheit, ſo rühmenswert gegenüber den Gefahren der See, wie bedenklich gegenüber den Gelegenheiten zum Erkranken. Als zweckmäßig iſt hierbei für angemeſſene Bekleidung, für die nötige Hautpflege, für richtigen Wechſel von Ruhe und Arbeit, von Wachen und Schlafen uſw. zu ſorgen.

Bei der Ernährung iſt zu beachten, daß unter den Tropen der Appetit und damit die ganze Ernährung in ſteigendem Maße zu ſinken pflegen. Deshalb ſollen wenigſtens in den Häfen die „ſchweren" Speiſen wie Salzfleiſch, Hartbrot und Hülſenfrüchte möglichſt zurücktreten gegen eine Ernährung durch vorwiegend friſche Koſt, namentlich Vegetabilien, wobei neben friſchem Fleiſch die große Mannigfaltigkeit friſcher, nährender Pflanzenwurzeln — Knollen — und Früchte, welche jene Länder hervorbringen, ausgenutzt werden muß. Doch iſt dabei in Bezug auf die Früchte, namentlich was die Menge anbetrifft, Vorſicht geboten. Auch ſoll alles Trinkwaſſer, was nicht aus zuverläſſig bekannter Quelle ſtammt, gemieden werden. Ferner iſt darauf zu achten, daß nicht durch die in den Tropen beliebte Methode, durch ſcharfe Gewürze den Appetit zu reizen, oder durch unmäßigen Genuß von kaltem, ſaurem oder ſpirituöſem Getränk die Verdauung noch mehr beeinträchtigt werde. Bei ſehr ſtarker Hitze ſollen Spirituoſen gar nicht genoſſen werden.

Als ein Übelſtand iſt es zu bezeichnen, daß mit Aus-

---

dieſem Mittel Gebrauch zu machen. Ein Verſuch wird meine Kollegen von der Richtigkeit des Geſagten überzeugen.

nahme der Auswandererſchiffe die übrigen Kauffahrteiſchiffe ſich bis dahin in Deutſchland von ſtaatlicher Beeinfluſſung ganz frei zu halten gewußt haben, während man in Frankreich ſchon ſeit längerer Zeit und in England ſeit den letzten Jahrzehnten zu mancherlei Vorſchriften und Beaufſichtigungen ſich genötigt geſehen hat. Möchte auch in Deutſchland, wenn auch zunächſt nur inſoweit eine ſtaatliche Kontrolle eingeführt werden, um auf Schiffen für längere Reiſen zu konſtatieren, daß der mitgenommene Proviant, ſowie das Waſſer in durchaus guter Qualität und hinreichender Menge an Bord vorhanden iſt.

Im Weltverkehr hat die Schiffahrt folgende Aufgabe zu löſen.

Im Weltverkehr das Angebot und die Nachfrage zu vermitteln, die Landesprodukte gegen diejenigen des Auslandes auszutauſchen, uns die Schätze ferner Länder zuzuführen, dadurch belebend und fördernd auf die heimiſche Induſtrie einzuwirken; zu neuen Unternehmungen die Veranlaſſungen zu geben, neue Abſatzgebiete zu erſchließen; dieſes und noch vieles andere iſt Aufgabe der Schiffahrt.

Wenn der Seemann, mit reichen Schätzen beladen aus fernen Landen kommend, den Hafen der Beſtimmung glücklich erreicht und dem Kaufherrn das ihm anvertraute Gut wohlerhalten überliefert, wer will es ihm verdenken, wenn ihm dabei das Herz höher ſchlägt, wenn ſich ſein Selbſtbewußtſein ſteigert, indem er ſich ſagt, durch

Tauſend und aber Tauſend Gefahren iſt es dir durch deine Umſicht, durch deine Sorge bei Tag und Nacht gelungen, das geplante Unternehmen zu einem glücklichen, gedeihlichen Ende zu führen.

Nachdem er ſeinen Angehörigen die glückliche Ankunft gemeldet, eilt er ſo bald wie möglich in die Arme ſeiner Gattin, ſeines zärtlich geliebten Kindes, das er heute vielleicht zum erſten Male erblickt und es mit einer unausſprechlichen Freude an ſein Vaterherz drückt. Doch lange ſoll dieſe Freude nicht währen, bei dem Mahnruf: „Zeit iſt Geld!“ wird das Schiff raſch entlöſcht, mit neuen Kaufmannsgütern beladen und ſchon nach Ablauf weniger Wochen muß wieder geſchieden ſein.

Es iſt Herbſt, die Stürme toben ſchrecklich, täglich bringen die Zeitungen Nachrichten über Unglücksfälle, die ſich auf hoher See zugetragen. An jener Küſte iſt ein Schiff geſcheitert und die ganze Beſatzung hat ihr Grab in den Wellen gefunden; dort iſt ein Schiff in ſinkendem Zuſtande verlaſſen, die Beſatzung hat ſich in die Böte geflüchtet; ein Boot iſt von einem anderen Schiffe aufgenommen, von dem anderen hart man vergebens auf Nachricht. Dort hat man ein gekentertes Schiff geſehen, den Kiel nach oben; die Beſatzung desſelben iſt zweifellos umgekommen; ein anderes Schiff iſt von einer ſchweren Sturzwelle getroffen, die einen Teil der Mannſchaft mit fortgeriſſen hat; hier iſt ein Schiff von einem anderen angeſegelt und in wenigen Minuten mit der ganzen Beſatzung in die Tiefe geſunken; dort ein Schiff durch Selbſtentzündung der Ladung ein Raub der Flammen geworden; die Mannſchaft wahrſcheinlich dabei umgekommen. Bei ſtockfinſterer Nacht fällt der einzige Sohn, die Stütze ſeiner armen, alten Mutter, aus dem Maſt

und ist für immer den Blicken seiner Kameraden entschwunden; ein anderer fällt auf das Verdeck, erleidet Arm- und Beinbrüche und ist für immer ein Krüppel, wie man diesen Unglücklichen leider in allen Seestädten begegnet. In dem Maße, wie hier geschildert, drängen sich Unglücksfälle natürlich nicht. Glücklicher Landmann, während deine Brüder auf See mit Sorge und Not, mit Tod und Elend kämpfen, befindest du dich im trauten Familienkreise bei Weib und Kind. Du liesest zwar die Schreckensscenen, die sich auf See zutragen; da du Angehörige aber nicht auf See hast, so wird dein Inneres nur wenig davon berührt.

Die arme Frau dagegen, deren Ernährer sein Grab in den Wellen gefunden, von welchen Gefühlen wird sie ergriffen, von welchem Weh' ihr Inneres erfaßt. Tief am Meeresgrunde liegt er, der treue Gatte und Vater nach harten, bitteren Stunden schweren Kampfes gebettet; keinen Scheidegruß, keinen Druck der Hand hat sie von ihm empfangen; kein Grabgesang, kein Trauergeläute, kein Gebet, keine Trostesworte des Geistlichen werden an seinem Grabe gesprochen; nicht einmal die Stelle kennt sie, wo der treusorgende, liebevolle Gatte ruht. Wenn am Allerseelentage alles zum Kirchhof pilgert, um die Gräber der Lieben zu schmücken; sie, ach sie, wohin soll sie ihre Schritte lenken, die Arme, die Verlassene in ihrer Not! Mit dem Ernährer ist ihr meistens auch die Möglichkeit, ihr Leben zu fristen, genommen. Das Gehalt war karg bemessen, die Familie zahlreich, einen Prokuristen, einen Werkmeister anstellen, das Geschäft selber fortführen; ja, glücklicher Landmann, du kannst es, sie kann es nicht: das Brot der Armut essen, die bitterste Not leiden — das ist in der Regel ihr Los.

Des Seemanns letzte Stunden ſchildern; ſeine Angehörigen ſollen ſie nicht erfahren, aber dir Schiffsherr und Kaufmann, der du durch die Schiffahrt zu großen Reichtümern gelangt biſt, dir will ich es offenbaren, wie dein treuer Diener, der ſein Alles für dich geopfert, in den Tod gegangen iſt.

Die Reiſe war lang und beſchwerlich; in den Kanal, in die Nordſee gelangt, hat er unausgeſetzt mit ſchweren Stürmen zu kämpfen, die Nächte ſind lang und finſter, von Gefahren rings umgeben, weder Ruhe bei Tage noch bei Nacht, körperlich und geiſtig erſchöpft droht er zuſammenzubrechen; eben will er ſich auf ein Stündchen zur Ruhe begeben, da ertönt plötzlich der Ruf, daß das Schiff ſchwer leck geſprungen, die ganze Mannſchaft iſt zu den Pumpen beordert; das Waſſer ſteigt höher und höher; es wird Befehl gegeben, die Notflagge zu zeigen.*) Immer drohender wird die Gefahr, der Sturm tobt ſchrecklich, die See geht hoch. Die Böte ſind durch Sturzſeen zertrümmert, an die eigene Rettung iſt daher nicht zu denken; nirgends ein Segel in Sicht, welches vielleicht Rettung bringen könnte. Seine Flagge, die er ſo oft nach den entfernteſten Landen getragen, die ihm Schutz und Schirm gewährte, zu welcher er vertrauensvoll hinauf geblickt, wenn ihn in fernen Landen, in dem Gewirre fremder Menſchen ſtille Wehmut beſchleichen wollte; jetzt, auch jetzt blickt er zu ihr hinauf, aber mit unendlichem Weh im Herzen, indem er ſich ſagt: Not iſt das Zeichen, was ſie jetzt verkündet, Not, unſägliche Not —— meine

*) Dies geſchieht meiſtens dadurch, daß in die Nationalflagge ein Knoten gebunden und ſo von der Maſtſpitze gezeigt wird.

arme Frau und Kinder! Das Grab ſchließt ſich und damit hat der wackere ausgerungen.

Das Schiff, die Frachtgelder, die Ladung ſind verſichert, ja, gar der imaginäre Gewinn derſelben; aber das Leben des treuen Dieners, der ein Opfer ſeines ſchweren Berufes geworden, deſſen Leben iſt nicht verſichert. Mit Recht kann hier die Frage aufgeworfen werden: weshalb iſt dasſelbe nicht verſichert; hat doch der Landmann, deſſen Leben nicht entfernt von ſolchen Gefahren bedroht wird, dasſelbe in vielen Fällen verſichert. Da liegt aber gerade der Schwerpunkt begraben; weil der Seemann von ſo vielen Gefahren bedroht wird, deshalb wollten früher die meiſten Verſicherungsgeſellſchaften ſein Leben entweder gar nicht verſichern, oder nur unter ſo ungünſtigen Bedingungen, daß er darauf nicht eingehen konnte. Jetzt ſind allerdings die Bedingungen günſtiger. *)

Wenngleich der Seemann ſich ſchon über ſolche Verbeſſerungen herzlich freut, ſo will ich doch noch kurz erwähnen, wie man in England, Frankreich, Amerika uſw. durch die Privatwohltätigkeit Aſyle für invalide Seeleute gegründet hat. Je nach dem Rang, den ſie an Bord bekleiden, werden ſie hier in angemeſſener

---

*) Z. B. bei der größten Verſicherungsgeſellſchaft Europas, der Gothaer Lebensverſicherungsbank a. G. in Gotha ſind Seeleute verſicherbar mit Alterserhöhung von etwa 2 Jahren. Würde alſo hiernach ein 30jähriger Seemann ſein Leben verſichern laſſen, ſo müßte er die Prämie zahlen, die ein Landmann zu zahlen hat, wenn er ſich erſt mit 32 Jahren aufnehmen ließe. Die Differenz iſt alſo verhältnismäßig gering und ſollte daher jeder Seemann, der Angehörige beſitzt, es als Pflicht betrachten, ſein Leben zu verſichern.

Weiſe verpflegt. Der bei allen Nationen hoch angeſehene deutſche Seemann verdient es gewiß nicht minder, das ihm eine gleiche Wohltat zuteil werde. Hoffen wir denn auch für ihn das Beſte. Denn darin werden alle Wohldenkenden mit uns übereinſtimmen — ſo kann und darf es nicht länger bleiben, geſchehen ſoll und muß etwas für ihn. Das walte Gott!

Die Schiffsjungen als Nachwuchs in der deutſchen Handelsmarine und das amerikaniſche Runnerweſen.

Die Frage wegen Bemannung der deutſchen Handelsmarine war namentlich Mitte der ſiebenziger Jahre nach vielen Seiten inſoweit eine brennende geworden, als ſich der Mangel an Matroſen in ſehr fühlbarer Weiſe bemerklich machte. Mittel wegen Abhilfe dieſes Übelſtandes waren verſchiedene in Vorſchlag gebracht. Wenngleich ſich dieſer Mangel in der früheren Weiſe gegenwärtig auch nicht mehr bemerkbar macht, ſo werden doch mehr und mehr Klagen darüber laut, daß unſere Schiffe und zwar vorzugsweiſe diejenigen, die in der nordamerikaniſchen Fahrt beſchäftigt ſind, zum überwiegende Teile von Matroſen fremder Nationen, wie Norweger, Schweden und Dänen bemannt werden, indem viele und namhafte Reeder ſich weigern, eine entſprechende Anzahl Schiffsjungen an Bord zu nehmen, und zwar unter dem Vorwande, daß es vorteilhafter für ſie ſei, wenn ſie ihre Schiffe mit vollbefahrenen Matroſen bemannen. Wenn wir hierbei von patriotiſchen Gründen auch ganz abſehen wollen, unge-

achtet das deutſche Schiff im juridiſchen Sinne als wandelnder Gebietsteil des deutſchen Reiches aufgefaßt wird, ſo führt dies Syſtem doch andererſeits zu ſehr bedenklichen Konſequenzen und erfordert es daher dringend, daß dieſe Frage einer eingehenden Beſprechung unterzogen wird. Die gute alte Zeit, wie man hier in Wahrheit ſagen kann, wo deutſche Schiffe ausſchließlich mit deutſchen Leuten bemannt wurden, liegt leider ſchon recht weit hinter uns, im Gegenteil befinden wir uns auf dem beſten Wege, amerikaniſche Zuſtände anzubahnen, das ſoll heißen, Kapitän und Steuermann ſind nur noch Deutſche und die übrige Beſatzung gehört in nicht ſeltenen Fällen fremden Nationen an. Infolge dieſer traurigen Zuſtände ſind wir bereits an dem Punkt angelangt, daß auf vielen deutſchen Schiffen eine babyloniſche Sprachverwirrung herrſcht und daher zu dem Auskunftsmittel gegriffen werden muß, engliſches Kommando zu führen.

Das Runnerweſen, welches bekanntlich darin beſteht, daß vorzugsweiſe in amerikaniſchen Hafenplätzen die ſogenannten Runner mit frecher Stirne ſelbſt am hellen Tage an Bord kommen und die Leute zum Deſertieren veranlaſſen, hat infolgedeſſen auch auf unſeren Schiffen bereits weit um ſich gegriffen. Wenngleich es meiſtens Matroſen der vorhin genannten fremden Nationen ſind, die dieſen Einflüſterungen Gehör ſchenken, ſo folgen doch auch bereits Deutſche dieſem böſen Beiſpiele und ſcheuen ſich nicht, ſogar in Gegenwart des Kapitäns und der übrigen Offiziere ohne weiteres mitſamt ihren Effekten am hellen Tage das Schiff zu verlaſſen. Dagegen einzuſchreiten iſt gänzlich fruchtlos; denn gelingt es ihnen nicht am Tage zu entkommen, ſo benutzen ſie die erſte Gelegenheit bei Nacht, was nicht verhindert

werden kann. Der dem Schiffe daraus erwachsende Nachteil ist natürlich immer sehr groß, da für schweres Geld andere Leute angemustert werden müssen und recht oft solche, die für ihren Dienst gänzlich untauglich sind. Der gute Ruf unserer Handelsmarine, der uns bis dahin mit berechtigtem Stolze erfüllte, muß darunter notwendig leiden und dies bedauern wir aufrichtig. Wir erachten es daher als eine ebenso ernste, wie patriotische Pflicht, auf Mittel zu sinnen, wie diesem Übelstande abzuhelfen ist. Bekanntlich gab es eine Zeit, und diese liegt noch nicht weit hinter uns, wo jedes bremische Schiff nach Verhältnis seiner Lastenzahl verpflichtet war, einen oder mehrere Jungen an Bord zu nehmen. Klagen wegen Mangels an Matrosen kannte man damals nicht, auch war das Verhältnis zu ihren Vorgesetzten durchweg ein recht gutes, ein Wechsel in der Mannschaft, wie er sich gegenwärtig und zwar meistens zum Nachteil des Reeders bei jeder Reise vollzieht, kam selten vor. Das warme Interesse für Schiff und Ladung war in allen lebendig, Harmonie und Einklang war die notwendige Folge davon, und alles ging seinen geregelten Gang. Wie ganz anders haben sich dagegen die Verhältnisse jetzt gestaltet: Zank und Unfrieden ist die Folge, welche jene Saat nur zu bald gezeitigt hat. Es liegt auf der Hand, daß dem Kapitän und den übrigen Offizieren dadurch viel Ärger und Verdruß bereitet und in nicht seltenen Fällen die sichere Navigierung des Schiffes dadurch gefährdet wird. Damit also Wandel geschaffen und bessere Zustände angebahnt werden, erachten wir es für notwendig, daß, soweit die veränderten Zeitverhältnisse es gestatten, wir zu dem früheren System wieder zurückkehren, wonach also der Reeder verpflichtet wird, je nach der Größe des Schiffes,

einen oder mehrere Jungen an Bord zu nehmen. Wie an anderer Stelle berichtet, wird dasſelbe jetzt durch den Verein „Seefahrt“ in Hamburg erreicht. Selbſt unbemittelte Knaben werden angenommen und auf Koſten des Vereins mit dem erforderlichen Seezeug ausgerüſtet.

Die Schwere des ſeemänniſchen Berufes.

Wo das Leben in ſo gewaltiger Sprache und in ſo vielen Zungen zu uns redet, wo die Macht der Elemente uns die Größe des Schöpfers in den ergreifendſten Zügen offenbart, wo überhaupt die Menſchen und die Verhältniſſe, in denen ſie ſich bewegen, ganz verſchieden ſind von denjenigen am Lande, da kann es nicht befremden, wenn es im ganzen nur wenige gibt, die den Seemann und ſeinen ſchweren Beruf richtig zu würdigen verſtehen.

Und ſo liegt es in der Tat, wer das Meer, ſeine Schreckniſſe und Gefahren kennen und ſie beherrſchen lernen will, der muß notwendig dasſelbe eine Reihe von Jahren unter den verſchiedenſten Breitengraden befahren und ſich auf dieſe Weiſe mit demſelben vollſtändig vertraut gemacht haben.

Hiernach iſt es erklärlich, wenn der Beruf des Seemannes in vieler Hinſicht ein eigenartiger, ſeine Tätigkeit eine vielſeitige, die glückliche Durchführung ſeiner Aufgabe von vielen zufälligen, ſich oft jeder Berechnung entziehenden Faktoren abhängig iſt. In kritiſchen Momenten, wie ſie ſo oft an ihn herantreten, iſt es namentlich der

durch eine langjährige seemännische Erfahrung geschulte und gereifte Blick, welcher allein imstande ist, das Richtige rasch und sicher zu treffen und damit die Gefahr zu beseitigen. Geistesgegenwart und Kaltblütigkeit müssen ihm dabei zur Seite gehen.

Freuen wir uns, es hier aussprechen zu dürfen, daß diese Eigenschaften dem deutschen Seemanne in hohem Grade eigen sind, und ist dies der Grund, weshalb er von allen Nationen hochgeachtet dasteht.

Die Pflichten des Navigateurs sind in vielen Punkten in eine Parallele zu stellen mit denjenigen eines Feldherrn. Wie dieser durch Kaltblütigkeit, durch Ruhe und Umsicht, durch sorgfältige Berechnung aller in Betracht kommenden Umstände seine Truppen so zu führen hat, damit sie nicht dem Feinde in die Hände fallen, sondern siegreich aus dem Kampfe hervorgehen, hat sich auch der Schiffskapitän ganz von denselben Grundsätzen leiten zu lassen, wenn er Maßnahmen ergreift, um die seiner Führung anvertrauten Menschenleben, sowie die ihm übergebenen, meistens sehr wertvollen Güter gegen die im wildesten Aufruhr befindlichen Elemente vor Schaden zu bewahren, damit sie ungefährdet den Hafen ihrer Bestimmung erreichen. Der Lösung *seiner* Aufgabe gesellen sich nun noch viele, wie oben bereits angedeutet, erschwerende Momente hinzu. Erwähnt seien davon hier nur, die *Unsicherheit des Bestecks punktes*, namentlich im Herbst und Winter, wo in nicht seltenen Fällen während eines Zeitraumes von einer Woche und länger keine Gelegenheit geboten ist, den Schiffsort durch astronomische Beobachtungen festzulegen. Seeunfälle sind alsdann durch die in der Nord-, Ostsee, Kattegatt und dem englischen Kanal herrschenden vielen *zufälligen* Strömungen selbst bei der

größten Umſicht kaum zu vermeiden. Das einzige dagegen anzuwendende Mittel, die Lotungen, bieten, wie dem erfahrenen Seemann zur Genüge bekannt iſt, nicht immer eine volle Gewähr. Namentlich iſt dies Manöver mit großen Schwierigkeiten verbunden bei Sturm in finſterer Nacht und bei nur aus wenigen Perſonen beſtehender Beſatzung. Dazu kommt noch, daß das Schiff, wenn es an ſich auch ſtark gebaut, doch ein von Menſchenhänden gefertigtes Inſtrument iſt, welches recht oft gerade in den Fällen, den Dienſt verſagt, wo es gilt, damit den Kampf gegen die im Aufruhr befindlichen Elemente zu beſtehen: Zerreißen der Segel, Brechen der Stengen uud Raaen, Zerbrechen des Ruders, Leckſpringen des Schiffes, Unklarwerden der Pumpen, Kolliſionen, Aufſegeln auf ein Wrack, fehlerhafter Kompaß infolge unbekannter, ſtörender Einflüſſe, plötzliches Umſpringen des Windes, eine wilde, aufgeregte See, worin das Schiff ſchwer arbeitet, erlittene Havarie durch Sturzwellen, kein Feuergeſicht, Verwechſeln der Feuer infolge unſichtigen Wetters, Schneegeſtöber und Nebel.

So gefährlich auch ein dichter Nebel auf dem Lande iſt, für den Seemann iſt die Gefahr doch eine weit ernſtlichere, die ſchon oftmals die Vorſicht ſelbſt des geſchulteſten Schiffsführers zu nichte gemacht hat. Die Fälle, die ſich namentlich am Bord eines Segelſchiffes unter den verſchiedenen Umſtänden ereignen, ſind damit noch nicht erſchöpft; denn das Alter des Schiffes, die Bauart desſelben, die Ladung, die nautiſchen Eigenſchaften, die dasſelbe beſitzt, ſind ebenfalls Faktoren, welche die vom Kapi-

tän angeordneten Maßnahmen recht oft durchkreuzen.

Da der Zweck der Schiffahrt aber Geld verdienen ist, so werden mit Rücksicht darauf die Kauffahrteischiffe, nicht so die Kriegsschiffe, in erster Linie so gebaut, damit das darin angelegte Kapital möglichst niedrig ist, dasselbe sich also voraussichtlich gut verzinsen wird. Hiernach muß also überall, sowohl in der Ausrüstung als in der Bemannung die größte Sparsamkeit obwalten. Hieraus folgt dann weiter, daß die Besatzung auf das Maß des Zulässigen beschränkt ist, und sich somit überschüssige Kräfte auf Kauffahrteischiffen nicht vorfinden. Wird die Zahl derselben daher durch Krankheit oder aus anderen Gründen verringert, oder sind die Kräfte derselben infolge übergroßer Anstrengung sehr geschwächt, wie dies ja so oft vorkommt, so ist die notwendige Folge davon, daß die sichere Navigierung des Schiffes auch dadurch in einem höheren oder geringeren Grade beeinträchtigt wird. In Hinsicht der Form des Schiffes ist nicht so sehr das Schnellsegeln zu berücksichtigen, als darauf Bedacht zu nehmen, daß das Schiff, bei sonst zweckmässigem Bau, möglichst viel Laderaum besitzt.

Es ist hier wohl der Einwurf erlaubt, welche Beantwortung die hier aufgeworfenen Fragen gegenüber dem Navigateur des Dampfschiffes erhalten? Nun, wie er in so vieler anderer Hinsicht der Bevorzugte gegenüber dem Navigateur des Segelschiffes ist, so lassen ihn auch die hier berührten Fragen meistens kalt. Denn während der Kapitän des Segelschiffes häufig tagelang den Kampf mit den Elementen zu bestehen hat, durchläuft das Dampfschiff dasselbe Sturmfeld nicht selten

in wenigen Stunden, ſo daß recht oft der Fall vorkommt, daß das an Bord dieſes Schiffes geführte Journal darüber kaum eine bemerkenswerte Aufzeichnung enthält.

Ich komme an dieſer Stelle nochmals wieder auf die gezogene Parallele zwiſchen Feldherr und Schiffsführer zurück. Wenn die Schlacht geſchlagen, ſo bedecken Trümmer aller Art das Schlachtfeld. Ganz ebenſo liegt auch der Fall bei einem Schiffbruche, einerlei ob das Schiff, weil es ſich in einem ſinkenden Zuſtande befand, verlaſſen werden mußte, oder ob dasſelbe geſtrandet iſt. Die wertvollſten Sachen müſſen hierbei in den meiſten Fällen zurückgelaſſen werden. Selbſt Schriftſtücke, die dem Kapitän zu ſeiner Rechtfertigung zu dienen haben, kann er oft mit dem beſten Willen nicht in Sicherheit bringen. Das nackte Leben iſt meiſtens das einzige, was gerettet wird; aber auch dies nicht immer unverſehrt, da ſich der Fall nicht ſelten ereignet, daß ein Teil der Beſatzung mit zerbrochenen Gliedern, Arm- und Beinbrüchen uſw. gerettet wird, wie mir dies ſelber einmal bei einem erlittenen Schiffbruche und zwar in der Eigenſchaft als Steuermann ergangen iſt. Ich wurde nämlich durch eine Sturzwelle gegen den Maſt geworfen und erlitt infolgedeſſen einen Armbruch am rechten Oberarm. Das Schiff befand ſich zurzeit in einem ſinkenden Zuſtande und wurden wir ſpäter von einem engliſchen Schooner gerettet, nachdem zuvor eine große Anzahl Schiffe in einem Abſtande von ein paar Kabellängen an uns vorbeigeſegelt waren, ohne irgend welche Notiz von den gezeigten Notſignalen zu nehmen.

Die hier geſchilderten Vorgänge ereignen ſich bekanntlich am meiſten im Herbſt und Winter in den heimiſchen Gewäſſern (engliſchen Kanal, Nord- und Oſtſee). Das Wetter

iſt hier oft anhaltend ſo ſchlecht, daß der Führer des Segelſchiffes tagelang mit der größten Selbſtaufopferung auf ſeinem Poſten ausharren muß, bis er ſchließlich, infolge phyſiſcher und geiſtiger Erſchöpfung, zuſammenbricht.

Es iſt hiernach erklärlich, daß auf See recht oft heroiſche Taten vollbracht werden, die zwar in den Geſchichtsbüchern nicht verzeichnet ſtehen, ſich dieſen aber in jeder Hinſicht würdig anreihen.

In der Ausübung der ſchweren Pflichten ſeines Berufs wurde der Kapitän bis dahin ganz weſentlich durch das hohe Anſehen, deſſen er ſich als Führer eines deutſchen Kauffarteiſchiffes in den Augen ſeiner Untergebenen zu erfreuen hatte, unterſtützt. Inſubordinationen, oder gar Exceſſe, wie ſie auf den Schiffen anderer Nationen nicht ſelten vorzukommen pflegen, kennt man aus dieſem Grunde auf deutſchen Schiffen auch ſo gut wie gar nicht.

Wie oben bereits angedeutet, liegt es in der Natur der Verhältniſſe, daß über den Seemann vielfach irrige Anſichten gehegt werden; mit Rückſicht darauf möge es mir geſtattet ſein, hier zu bemerken, daß der Seemann am Lande nicht zu verwechſeln iſt mit dem Seemann an Bord, vielmehr iſt erſterer in den meiſten Fällen nur die Kopie des letzteren und zwar recht oft noch eine ſehr dürftige. Wer daher den deutſchen Seemann kennen, ihn ſchätzen und lieben lernen will, der muß ihn begleiten auf die hohe See, wo er, unbemerkt von der Welt, mit Sturm und Wetter ringt und mutig ſein Leben in die Schanze ſchlägt, wenn es gilt, daß ihm anvertraute Gut vom Untergange zu erretten. Die Straße, die der Seemann ziehen muß, iſt rauh, mitunter verzweifelt rauh, und es iſt daher erklärlich, wenn auch der Seemann mitunter etwas rauh erſcheint und deshalb manchen Per-

ſönlichkeiten unſympathiſch iſt. Dagegen läßt ſich aber mit dem beſten Willen nichts machen. Die Straße, die der Seemann ziehen muß, zu ebnen und zu glätten, gibt man ſich alle mögliche Mühe — leider iſt dieſe Mühe vergebens. Die See läßt ſich eben nicht ſchulmeiſtern, ſie iſt ein ſehr ſtörriſches, tückiſches Element.

Der Uneingeweihte wird allerdings fragen, worin es ſeinen Grund habe, daß die deutſchen Seeleute ſich in vieler Hinſicht ſo vorteilhaft vor denjenigen der übrigen Nationen, namentlich aber gegenüber den romaniſchen, auszeichnen. Nun, hierauf liegt die Antwort nahe. Wenngleich für den Seemann eine wiſſenſchaftliche Bildung von großer Wichtigkeit iſt, ſo läßt ſich andererſeits nicht verkennen, daß auf ſeine praktiſche Befähigung ein ebenſo großes Gewicht zu legen iſt. Zur Aneignung dieſer gibt es aber bekanntlich keine beſſere Schule wie die Nord- und Oſtſee. In dieſen engbegrenzten Meeren mit den vielen darin befindlichen Riffen und Untiefen, mit den hier herrſchenden Stürmen und den dadurch verurſachten vielen zufälligen Strömungen wird ſein Blick mehr als in irgend einem anderen Meere für die ihn bedrohenden Gefahren geſchärft. Der hier gebildete Seemann greift daher auch ſelten in den Mitteln fehl, die anzuwenden ſind, um die Gefahr zu beſeitigen. Gelingt ihm dies nicht immer und ſein Leben wird mit dem Untergange bedroht, ſo verliert er den Mut nicht, ſondern blickt hoffnungsvoll nach den heimatlichen Geſtaden in dem beruhigenden Bewußtſein, daß dort ſein treues Weib, ſein zärtlich von ihm geliebtes Kind, ſeine hochbetagte Mutter, deren einzige Stütze er in nicht ſeltenen Fällen iſt, für ſeine Errettung aus ſchwerer Not inbrünſtige Gebete zum Himmel ſenden.

Wenn ich im Vorstehenden versucht habe, auf Grund meiner ca. zwanzigjährigen Erfahrung zur See den Charakter des deutschen Seemannes im allgemeinen, sowie im besonderen die Aufgabe und Stellung eines Kapitäns auf Kauffahrteischiffen zu zeichnen, so bin ich mir bewußt, nirgends übertrieben zu haben, sondern ich habe überall nur an der Hand der tatsächlichen Verhältnisse die Schilderungen gemacht.

Schulschiffe und deren Bedeutung für die Handelsmarine.

Die Schulschifffrage steht seit einigen Jahren auf der Tagesordnung und wird in absehbarer Zeit schwerlich davon verschwinden. Diese Schiffe sind ins Leben gerufen, weil, wie man sagt, es in den letzten Jahren an geschulten Seeleuten gefehlt hat. Inwiefern dies der Wahrheit entspricht, wollen wir dahingestellt sein lassen und bemerken nur, daß Hamburg, obgleich es im Besitze der größten Flotte ist, keine Schulschiffe hat. Als Ersatz dafür hat sich dort der Verein „Seefahrt" gebildet, bestehend aus Schiffsreedern von Segelschiffen. Diese haben sich verpflichtet, gegen eine entsprechende staatliche Unterstützung eine Anzahl Schiffsjungen an Bord zu nehmen und entsprechend auszubilden. Selbst unser Kaiser ist Mitglied dieses Vereins. Dadurch wird zur Genüge bewiesen, welche hohe Wichtigkeit dieser Verein besitzt. Die Ausbildung in dieser Weise hat das für sich, daß die jungen Leute kauffahrteischiffahrtlich, also fachlich gebildet werden und nicht nötig haben, wenn sie später

auf Kauffahrteiſchiffen in Stellung ſind, auf dieſen ſich wieder neu einleben zu müſſen. Die Schattenſeite, die mit der Ausbildung auf Schulſchiffen verbunden iſt, beſteht, wie allgemein anerkannt wird, darin, daß zuviel junge Leute an Bord ſind. 80 und mehr, daß ſind unſtreitig zu viel. Es gewinnt den Anſchein, als wenn man bei dieſer Einrichtung die Schule zum Vorbild genommen hat. In der Schule werden die Schüler in Klaſſen untergebracht, und nach einem einheitlichen Plane unterrichtet. Auf dem Schiffe dagegen, wo die jungen Leute in der Takellage verteilt ſind, oder ſonſtige Schiffsarbeiten verrichten, da kann der Unterricht nicht nach einem einheitlichen Plane erteilt werden. Der Unterricht beſteht hier in einer praktiſchen Ausbildung der jungen Leute. Beiſpielsweiſe beſteht die Arbeit im Segellosmachen, Segelfeſtmachen, Segelreffen, Segelausbeſſern, Teeren des ſtehenden Tauwerks, Schiffmalen, Schiffreinigen, Stengenſchrappen, Stengenſchmieren etc. Zum großen Teil ſind es Handfertigkeiten, die der Seemann ſich aneignen muß. Die Hauptſache iſt und bleibt immer die ſeemänniſche Ausbildung, oder was dasſelbe iſt, Aneignung der Seemannſchaft. Bevor der Seemann ein in Sturm und Wetter erprobter Mann iſt, bedarf es einer mehrjährigen praktiſchen Schulung an Bord. Auf Schulſchiffen, wo ſo viele junge Leute ſind, geht die Schulung langſam von ſtatten und das hat den Nachteil im Gefolge, daß der Seemann in Sturm und Wetter nicht raſch und ſicher arbeiten kann, wie es notwendig von ihm verlangt werden muß. Je kleiner die Schiffe, je kleiner die Beſatzung, umſo beſſer deren Ausbildung. Jeder muß hier ſeinen Platz ausfüllen. Drückebergerei gibt es hier nicht. Mit Rückſicht darauf wäre es vielleicht beſſer geweſen, wenn

ſtatt einem großen Schulſchiff 3—4 kleinere, mit einer Tragfähigkeit von etwa 200 Tons und mit Schooner-Takellage gebaut worden wären. Wenn die nordiſchen Seeleute ſich vielfach gegenüber den romaniſchen durch hervorragende Tüchtigkeit auszeichnen, ſo hat dies vorzugsweiſe ſeinen Grund in dem Umſtande, daß ſie meiſtens auf kleineren Schiffen und in den nordiſchen Gewäſſern, Nordſee, Oſtſee, engliſcher Kanal ausgebildet ſind. Die in dieſen Meeren herrſchenden zahlreichen zufälligen Strömungen, die zahlreichen Riffe und Untiefen, die ſich unfern der Küſte befinden, die hier herrſchenden vielen Nebel, die im Herbſt und Winter vorherrſchenden ſchweren Stürme mahnen den Seemann zu ſteter Wachſamkeit, und ſchärfen ſeinen Blick gegenüber drohenden Gefahren. Die Fahrten in dem großen Ocean, wo ſie jetzt von den Schulſchiffen faſt ausſchließlich gemacht werden, haben große Ähnlichkeit mit Spazierfahrten. Damit werden aber keine in Sturm und Wetter erprobte Seeleute gebildet, wie die romaniſchen Seeleute dies zur Genüge beweiſen. Eine ſolche Ausbildung allein genügt den Anforderungen, die bei Unfällen, Schiffbrüchen ꝛc. an die Seeleute geſtellt werden müſſen, nicht. Von den zahlreichen Unfällen, wovon auch Dampfſchiffe betroffen werden, geben die Liſten des Germaniſchen Lloyd ein beredtes Zeugnis; denn in der Zeit vom 9. Auguſt bis 15. Auguſt 1904 ſind 118 Seeunfälle gemeldet, darunter 77 Dampfer und 41 Segler. Von dieſen gingen 2 Dampfer und 5 Segler vollſtändig verloren. Hierbei muß es ſich zeigen, ob die jungen Leute der Situation, worin ſie plötzlich geraten, gewachſen ſind, ob ſie Geiſtesgegenwart genug beſitzen, die Gefahr zu erkennen und ob ſie Einſicht genug haben, die richtigen

Maßnahmen zu ergreifen, um größerem Unheil vorzubeugen. Es setzt dies eine sehr gründliche Schulung voraus. Mit anderen Worten, der Kapitän muß ein Seemann sein vom Scheitel bis zur Zehe. Alles blickt auf ihn, die Passagiere und die Untergebenen. Wenn man 17 Jahre zur See gefahren ist, alle Chargen bekleidet, mehr denn 40 Jahre als Navigationslehrer gewirkt, im 80. Lebensjahre steht, dann darf man in aller Bescheidenheit behaupten, daß man ein Urteil über diese Fragen besitzt. Auf diesem Gebiete tief einschneidende Neuerungen einzuführen, ist in hohem Grade gewagt und mahnt zur größten Vorsicht. Unsere Handelsmarine, in erfreulichem Aufblühen begriffen, erregt den Neid der konkurrierenden Nationen; sie erfüllt uns mit berechtigtem Stolze, und mit tiefer Betrübnis bemerken wir es jetzt, daß Experimente damit gemacht werden, wodurch Männer, die die Marine zu ihrer heutigen Blüte gebracht haben, als nutzlos beiseite geschoben werden, und dafür Männer an die Stelle gesetzt werden sollen, die Beweise ihrer Tüchtigkeit noch nicht abgelegt haben. Ein Analogon finden wir dafür in der ganzen Welt nicht. Möchten die maßgebenden Kreise sich dies gesagt sein lassen. — Das Schiff ist dem Seemann die Welt im Kleinen und darin darf ihm nichts fremd sein, vielmehr muß er alles, was sich darauf bezieht, zu seinem Eigentum gemacht haben. Dazu gehört auch die Lehre vom Befrachtungsgeschäfte, Havarie und Bodmerei, Wechselkunde, die Lehre von Wind und Wetter, das Manöverieren im Wirbelsturm usw. Das hierauf Bezügliche ist so umfassend und vielseitig, daß man nicht von ihm verlangen kann, auch die eigentliche Welt mit ihren verschiedenen Wissenszweigen zu beherrschen, mit anderen Worten allgemein wissenschaftliche

Bildung ſich anzueignen. Die einſchlägigen nautiſchen Probleme muß er vollſtändig beherrſchen. Für den Laien erſcheint es oft unbegreiflich, wie es möglich iſt, den jungen Leuten in einer verhältnismäßig kurzen Zeit dieſe verſchiedenen Sachen beizubringen. Der Navigationsſchul-Direktor und Direktor der Sternwarte Hamburg erklärte dies damit: die jungen Leute ſeien ſämtlich friſch von Geiſt und dabei außerordentlich fleißig. Der Beruf des Seemannes iſt in erſter Linie ein praktiſcher. Das Hauptaugenmerk bei der Ausbildung desſelben muß daher auch hierauf gerichtet ſein, wie oben bereits bemerkt. Ein kompetentes Urteil hierüber können nur Perſonen beſitzen, die Seemann ſind und ſelbſt Schiffe navigiert haben, bezw. Offiziere ſind. Die Engländer, als ein anerkannt praktiſches Volk, haben ſich längſt davon überzeugt, daß man durchſchnittlich nicht ein praktiſch-geſchulter Kapitän und gleichzeitig ein wiſſenſchaftlich gebildeter Mann ſein kann. Um den Paſſagieren in dieſem Punkte entgegen zu kommen, hat man den Reiſe-Marſchall eingeführt. — Der Verband deutſcher Seeſchiffer-Vereine hat unlängſt an den Bundesrat laut „Hanſa“ 1904 No. 34, folgende Eingabe gerichtet: „Der Verband bittet darin um Abänderung des § 6 Abſ. 2 der Verordnung vom 16. Januar 1904 nach der Richtung, daß von den Zöglingen der Schulſchiffe der Nachweis einer zwölfmonatigen Lehrzeit als Vollmatroſe auf anderen Kauffahrteiſchiffen verlangt werde, ehe ſie zur Ablegung der Steuermannsprüfung zugelaſſen werden.

„Ein am 8. Februar in dieſem Sinne gefaßter Beſchluß des Verbandes ſtützt ſich auf die Überzeugung ſeiner Mitglieder, daß jemand, der nur den Dienſt auf dem Schulſchiffe kennt, mag ſeine Ausbildung noch ſo gut ſein, ſich nicht diejenigen Eigenſchaften anzueignen

vermag, die der Schiffsdienſt, der Reeder und das Geſetz von einem Steuermann beanſpruchen können und beanſpruchen müſſen.“ „Einem lediglich aus der Schulſchiffserziehung hervorgegangenen Seemanne, der das Leben, wie es an Bord eines Kauffarteiſchiffes zwiſchen Vorgeſetzten und Untergebenen herrſcht, erſt als Schiffsoffizier kennen lernt, der alſo niemals in dieſem Sinne Untergebener war, wird es unmöglich ſein, den richtigen Ton in dienſtlichen Angelegenheiten mit ſeinen Untergebenen zu finden und ihnen diejenige Behandlung zuteil werden zu laſſen, wie ſie dieſe gewohnt ſind. Die aus dieſer Unkenntnis der Verhältniſſe entſtehenden Unzuträglichkeiten beſchränken ſich nicht allein auf ſein dienſtliches Verhältnis zu Untergebenen, ſondern auch auf das zu Vorgeſetzten, ebenſo wie der Verkehr mit Kameraden darunter beinträchtigt wird.“

„Außer dieſen ſozialen Gründen war für den Beſchluß des Verbandes der Umſtand maßgebend, daß die Schulſchiffszöglinge, weil das Schulſchiff keine Ladung führt, keine Gelegenheit gehabt haben, ſich die zur Vorbereitung des Löſchens oder Ladens ſowie zur Leitung der Löſch- und Ladearbeiten erforderlichen ſeemänniſch-techniſchen Kenntniſſe anzueignen, und weil ſie gewohnt ſind, jede Arbeit mit zahlreichen Menſchenkräften verrichtet zu ſehen, wird es ihnen nach Anſicht des Verbandes auch ſchwer werden, als Vorgeſetzter eines Kauffahrteiſchiffes mit ſeiner relativ geringen Beſatzung eine richtige Arbeitsentwicklung vorzunehmen, wie überhaupt den Schiffsdienſt mit wenigen Kräften zufriedenſtellend zu verſehen. Dieſe Übelſtände könnten ſich beſonders auf kleineren Schiffen ſehr unangenehm machen.“ Dieſe Darlegungen ſind ſo treffend und wahr, daß jemand blind ſein müßte, wenn er ſie leugnen wollte. Ob nicht noch mehr Miß-

ſtände als Begleiterſcheinungen zu Tage treten werden, iſt nicht unwahrſcheinlich. Einen gangbaren Weg verlaſſen und dafür einen ſolchen zu wählen, wofür jegliche Anhaltspunkte fehlen, ob er ſich nicht allein als gangbar, ſondern gar als beſſer gangbar erweiſen wird, iſt ein Experiment, das zu großen Enttäuſchungen führen kann, ja faſt mit Notwendigkeit führen muß.

Wer auf dem Meere herrſcht, der regieret, ihm nur allein gehört die Welt.

Wenngleich England noch immer die führende Nation auf dem Waſſer iſt, und es auch noch in abſehbarer Zeit bleiben wird, ſo hat dieſe Frage dennoch für uns eine gewiſſe Berechtigung, daran einige Betrachtungen zu knüpfen. Unter allen herrſchenden Nationen iſt Deutſchland auf dieſem Gebiete in neuerer Zeit die am meiſten aufſtrebende Nation geweſen und dadurch wird durch ſie gezeigt, daß es höheren Zielen zuſtrebt, alſo Kräfte in ſich ſpürt, die eine größere Betätigung nach außen fordern. Der ſchon in früheren Jahrhunderten in uns ſo kräftig zum Ausdruck gekommene Seemannsgeiſt iſt wieder lebendig geworden. Wie oben bereits bemerkt, iſt es ehrend für ein Volk, wenn es dahin ſtrebt, ſich auf dem Meere eine gewiſſe Geltung zu verſchaffen. Eine kräftige Anregung hat dazu unſer Kaiſer gegeben. Um dies Ziel zu erreichen, dazu ſind nicht bloß Schiffe nötig, ſondern auch Leute, die es verſtehen, die Schiffe zu regieren und den Kampf mit den Elementen aufzunehmen. Leute, die dies verſtehen, nennt man Seeleute. Bevor es aber je-

mand zum wirklichen Seemann bringt, hat er eine harte Schule durchzumachen. Er muß gleichsam ein anderer Mensch werden. Mit anderen Worten: aus dem Landmanne muß ein Seemann gemacht werden. Das sind zwei Individuen, die sich nur äußerlich ähnlich sehen, in ihrem Denken und Fühlen aber sehr verschieden sind. Dem Seemann ist das Schiff die Welt im Kleinen, weil mit ihm seine Freuden und Leiden aufs engste verknüpft sind. Wie bei allen Berufsarten, ist es aber namentlich beim Beruf des Seemannes wichtig, daß er von der Picke auf dient. Wenn irgend möglich, dann empfiehlt es sich, daß ihm auf dem Schiffe eine Stelle überwiesen wird, in welcher er einen gewissen Grad von Verantwortlichkeit zu tragen hat. Auf kleineren Schiffen ist die Ausbildung selbstredend eine gründlichere als auf größeren Schiffen, weil hier von Jungen nach kurzer Zeit ähnliche Arbeiten wie von Matrosen verlangt werden. Er hat auf der Wache den Ausguck zu besorgen; er muß lernen, daß Schiff zu steuern, muß alle Kenntnis der Segel und Taue haben, kurz er hat den Dienst des Schiffes zu lernen, so daß ihm einige der notwendigsten Schiffsarbeiten vollständig anvertraut werden können.

Wenngleich die in den letzten Jahrzehnten stattgehabte große Umwälzung auf technischem, wirtschaftlichem und sozialem Gebiete auch große Veränderungen hervorgerufen hat, so stellt dennoch der Kampf mit den Elementen noch immer die gleichen Anforderungen an die Geschicklichkeit und den Mut der Seeleute wie früher, und immer hat die Besatzung Gefahren und Ungemach zu erdulden. Allerdings hat sich vieles zu gunsten der heutigen Zeit geändert. Die Schiffe, namentlich Dampfschiffe, sind größer und seetüchtiger geworden; die Aus-

bildung der Offiziere und Kaptäne ist eine vielseitigere, die Navigierung daher eine sichere. Die Ufer und Küsten sind durch Leuchtfeuer besser kenntlich gemacht; internationale Vorschriften über das Passieren und Ausweichen der Schiffe vermindern die Gefahr der Kollission usw. Der Seemann fühlt es daher mehr wie viele in andern Berufsarten, daß er suchen muß, sich in seinem Berufe weiter zu bilden. Zu diesem Zwecke tritt er mit seinen Kameraden in Vereinen zusammen. Darin werden Vorträge gehalten. Die Erfahrungen, die die Mitglieder in ihrem Berufe gemacht, soweit sie für andere belehrend sind, werden gegenseitig ausgetauscht, um sie so zum Gemeingut aller zu machen. Vergnügungen, wie der Landmann sie genießt, kennt der Seemann nicht, denn an Bord können sie nicht bereitet werden, und deshalb an Land gehen, ist mit mancherlei Gefahren für ihn verbunden. Denn gar zu leicht gerät er dort in Gesellschaft, die für ihn gefährlich werden kann. Dies gilt vorzugsweise für junge, unerfahrene Leute. Für diese ist in neuerer Zeit auch insofern gesorgt, als in allen größeren Hafenstädten Seemannsheime errichtet worden. Auch für den Emder Hafen ist ein solches Seemannsheim errichtet.

Während des Schulbesuchs, der nur wenige Monate dauert — Steuermannskursus 8 oder 9 Monate, Schifferkursus (Kapitänskursus) 4 oder 5 Monate — sind die jungen Leute mit Arbeiten derartig überlastet, daß für Vergnügungen nur sehr wenig Zeit übrig bleibt. In der Seestadt Bremen ist für die Schüler in studentischer Weise insofern gesorgt, indem sie Statuten und Bier-Comment der Verbindung „Tritonia" geschaffen. Wir zweifeln allerdings sehr, ob die Herren, die diese Verbindung ins Leben gerufen haben, damit Glück und Segen

für die Schiffahrt geschaffen haben. Von Haus aus ist dem Seemann eine solche studentische Kneipe gänzlich fremd und daher auch unsympatisch; sie wirkt bei vielen abstoßend. Der Seemann liebt so etwas überhaupt nicht; denn mit den Anschauungen, die er als Seemann besitzt, läßt sich dies nur schwer vereinigen. Bestrebungen, die darauf gerichtet sind, in unsere Seeleute einen andern Geist hineinzubringen, können nur tief beklagt werden. Unser braver Seemann, der bis dahin in der ganzen Welt sich des besten Rufes erfreute, soll auch ferner seinen guten Ruf behalten.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, ungeachtet das Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen seit ca. 30 Jahren in Kraft ist, daß sich noch kein Fall ergeben hat, wo der Unfall auf Trunkenheit der Offiziere oder des Kapitäns zurückzuführen ist. Also Nüchternheit ist eine wesentliche Tugend unserer Offiziere und Kapitäne. Bei einem uns verwandten Volksstamme liegen die Verhältnisse längst nicht so günstig. Um so tiefer ist es zu beklagen, wenn in dem Statut der „Tritonia“ Lehren, namentlich in § 11, gegeben werden, die der Nüchternheit schnurstracks zuwiderlaufen. —

Sehr erfreulich ist es, daß unsern Kapitänen und Offizieren endlich die Anerkennung zuteil geworden ist, worauf sie schon lange gerechten Anspruch hatten. Männer, die die deutsche Flagge in der ehrenvollsten Weise nach den Enden der Welt getragen, so daß sie dadurch den Neid der konkurierenden Nation erregten, sind eine Zierde der Nation und wir haben alle Ursache, sie in Ehren zu halten. Die frühere Bezeichnung „Schiffer“ war eine im hohen Grade unwürdige. Wenn sie inaktiv geworden, dann erhielten sie die noch viel weniger schmeichelhafte

Benennung „Altſchiffer“. — Um zu zeigen, mit welchen Fährlichkeiten das Seeleben häufig verbunden, und wie das Leben des Seemannes recht oft an einem ſeidenen Faden hängt, möge hier die wahrheitsgetreue Schilderung einer Seereiſe Platz finden, wie Schreiber dieſes ſie in den vierziger Jahren ſelbſt mit erlebt hat. Das hier in Frage kommende Schiff war ein altes, vielleicht 60 und mehr Jahre alt. Es war eine holländiſche Kuff, 300 Tons groß. Wir waren ſchon ziemlich in den Herbſt vorgerückt, als der Kapitän von ſeinem Reeder die Order bekam, eine Ladung Pigiron von Grangemouth nach Amſterdam zu laden. Das Schiff war wie geſagt, ſehr alt, damit eine Ladung Pigiron holen, mußte uns ſtutzig machen. Den Kapitän im Stich laſſen, das konnten wir nicht, dazu ſchätzten wir ihn zu ſehr. Wir traten alſo die Reiſe an. Doch wir ſollten bald inne werden, daß es ein ſehr gewagtes Spiel geweſen. Es ſtellten ſich dann auch recht bald Stürme ein, die das Schiff ſchwer leck machten. Das Waſſer kam auf die Bauchdielen und brachte den Ballaſt (Sand) in Bewegung. Da wir befürchten mußten, daß die Pumpen unklar werden, ſo wurde in Fluß geratener Ballaſt mittelſt Eimer durch das Kiſtluck heraufgeholt. Zu unſerem nicht geringen Schrecken gewahrten wir jetzt, daß das Schiff in ſeinem Verband gelockert war. Die ſogenannte Liegewadensnaht hatte ein Spatium von reichlich einem Zentimeter bekommen. So wie das Schiff ſich bewegte, erweiterte ſich das Spatium und verengte ſich dann auch wieder entſprechend den Bewegungen des Schiffes. Das war allerdings ein ſehr ſchlimmes Zeichen. Wir kamen aber doch glücklich mit dem Schiffe nach Grangemouth. Hier wurden die für notwendig erachteten Ausbeſſerungen vorgenommen und

Pigiron eingenommen, aber nur die halbe Ladung. Stauer warnten uns wiederholt, indem ſie erklärten: „If you come in sea, you go down!“ Die Stauer hatten gewiß nicht ſo ganz unrecht; aber den Kapitän im Stich laſſen, konnten wir auch jetzt noch nicht. Wir treten alſo die Reiſe guten Mutes an. Es ſtellte ſich aber bald wieder ſchlechtes Wetter ein. Segel führen durften wir nicht, denn alsdann machte das Schiff gleich ſoviel Waſſer, daß wir nicht dagegen pumpen konnten. Wir mußten alſo ſuchen, mit ganz kleinen Segeln uns unſerem Beſtimmungsort zu nähern. Bis angeſichts Vlieland haben wir uns auch glücklich hingearbeitet. Hier angekommen, wollte uns der Fockmaſt aus dem Schiff ſchlingern. Die Rüſten außerbords hatten ſich gelöſt und damit jeglichen Halt verloren. Da war guter Rat teuer. Der Seemann darf aber niemals um einen guten Rat in Verlegenheit kommen. Es wurde daher beſchloſſen, eine Troſſe unter das Schiff herzunehmen, auf dem Verdeck möglichſt ſteif zu ſetzen und darauf die Wanten anſetzen. So geſchah es und wir kamen am folgenden Tage glücklich in Vlieland binnen. Daß der Himmel uns auf dieſer Reiſe gnädig geweſen, wird ſelbſt dem weniger Gläubigen einleuchten. Es klingt kaum glaublich und dennoch iſt es die nackte Wahrheit. Wir logierten vorne im Schiff; es war aber derartig im Bug über dem Waſſer beſchädigt, daß wir, um in der Koje einigermaßen trocken zu bleiben, das Ölzeug anziehen mußten. Nachdem die Ladung gelöſcht, brachten wir auf Wunſch des Reeders das Schiff binnen durch nach Dortrecht. Hier wurden wir von dem Reeder mit den Worten empfangen: „Ich bin froh, Leute, das ich Euch ſehe!“

Seemann und Seemannsausbildung.

Es hat seiner Zeit viel Aufsehen erregt, daß der „Norddeutsche Lloyd“ sich veranlaßt gesehen, auf ihm zugehörenden Schulschiffen sich die Offiziere für seine Schiffe heranzubilden. Was ihn dazu veranlaßt haben kann, darüber sind die Ansichten geteilt. Einige glauben, er habe es deshalb getan, um die Heuern zu drücken. Das wäre einer Gesellschaft, die so groß dasteht, unwürdig und deshalb glauben wir entfernt nicht daran. Personen, die der Sache ferner stehen, glauben nun gar, er habe mit seinen jetzigen Offizieren schlimme Erfahrungen gemacht. Daran glauben wir erst recht nicht. Es ist in der ganzen Welt bekannt, daß durch eine gewissenhafte, umsichtige und sichere Führung der Schiffe das Vertrauen zu denselben in so bedeutendem Maße gewachsen ist, daß die Passagiere vorzugsweise gern diese Schiffe und diejenigen der Hamburg-Amerika-Linie zu ihrer Überfahrt benutzen. Dies legt uns ganz von selbst die Frage nahe, weshalb die Hamburg-Amerika-Linie sich nicht auch Schulschiffe zugelegt hat.

Eine sehr wichtige Frage ist noch unerörtert geblieben. Wir meinen die soziale Frage. Diese, glauben wir, sei von ganz besonderer Wichtigkeit und dürfe hierbei nicht übersehen werden. Bisher lag diese Frage auf unsern Schiffen ganz abseits; die Besatzung lebte in Frieden und Gründe lagen nach keiner Seite vor, daß dieser gestört werden könnte. Gleich und gleich gesellt sich gern, sagt das Sprichwort und das ist sehr richtig. Die Leute und die Offiziere waren sämtlich Zweige aus derselben Wurzel. Sie stammten, mit wenigen Ausnah-

men, ſämtlich aus dem Mittelſtande, einem Stande, woraus ſehr viele tüchtige Männer hervorgehen. Durch die von den Schulſchiffen herangebildeten jungen Leute kommt jetzt ein ganz fremdes Element hinein, und dadurch wird auch ganz von ſelbſt die ſoziale Frage wachgerufen. Die Harmonie, der Einklang und damit der auf Schiffen ſo notwendige Friede ſteht in Gefahr, geſtört zu werden. Das wäre eine Kalamität, die nicht tief genug beklagt werden könnte. Man muß ſelbſt Seemann ſein um beurteilen zu können, wie ſegensreich der Friede auf einem Schiff iſt. Alles geht ſeinen friedlichen, ungeſtörten Gang und das Gefühl der Sicherheit iſt in jedem lebendig. —

Es möge mir geſtattet ſein, noch einiges über die Lehranſtalten zu ſagen, die in Preußen zur Ausbildung der jungen Seeleute beſtimmt ſind. Die Navigationsſchulen ſind keine rein wiſſenſchaftlichen Anſtalten wie Gymnaſien, Realſchulen ꝛc., ſondern Fachſchulen; die jungen Leute werden alſo für ein beſonderes Fach ausgebildet, und wer daran unterrichten will, der muß das Fach kennen, alſo nicht bloß von der theoretiſchen, ſondern nicht minder von der Fachſeite, von der praktiſchen Seite. Mit anderen Worten, er muß in unſerem Falle Seemann ſein. Es ſoll einſichtige Männer geben, die die Behauptung aufſtellen, daß verſchiedene nautiſche Probleme nur von Fachmännern gelöſt werden können. Mit Rückſicht darauf hat die preußiſche Regierung die Vorſchrift erlaſſen, daß nur ſolche Leute als Lehrer an dieſen Anſtalten zugelaſſen werden können, die eine praktiſche Schulung durchgemacht haben, indem ſie eine Anzahl Jahre zur See gefahren ſind, und ihr Steuermanns- und Schifferexamen gemacht haben; daneben

haben sie auch ihre wissenschaftliche Befähigung nachzuweisen. Zu diesem Zwecke sind umfangreiche Aufgaben über Nautik und damit verwandte Fächer schriftlich zu bearbeiten. Diese Arbeiten werden von dem Direktor durchgesehn, beurteilt und dem Minister zur endgültigen Entscheidung vorgelegt. Ein Jahr ist in der Regel zur Bewältigung dieser Arbeit erforderlich. Mit den so ausgebildeten Lehrern ist der große Vorteil verbunden, daß hier der Seemann zum Seemann spricht. Lehrer und Schüler werden sich also um so leichter verstehen, weil ihr Lebensgang ziemlich derselbe ist und daher auch ihre Weltanschauungen übereinstimmen. Als Beamte gehören sie der 5. Rangklasse an; stehen also in dieser Hinsicht mit den Amtsrichtern, Oberlehrern und anderen in gleichem Rang. —

Wenn unsere im schönsten Aufblühen begriffene Handelsmarine von einer Gefahr bedroht wird, die verhängnisvoll für sie werden kann, dann heißt es nicht schweigen, sondern reden, damit die Gefahr abgewendet wird. So recht wurden uns hierüber die Augen geöffnet, als uns eine Nummer von „Über Land und Meer“ zu Gesicht kam, worin das Schulschiff „Großherzogin Elisabeth“ mitsamt den an Bord befindlichen 118 Schiffsjungen und 32 Kadetten abgebildet ist. Wir sagten uns sofort als wir dies Bild erblickten, wenn das die Schule ist, die die jungen Leute durchzumachen haben, um Seemann zu werden, dann komme uns Gott zu Hilfe! Denn um Seemann zu werden, können und dürfen die jungen Leute nicht herdenweise ausgebildet werden, wie es hier gemacht werden soll. Dies ist bei den jungen Leuten, die sich zu dem hochwichtigen Beruf eines Seemannes ausbilden wollen, nicht an-

gängig. Der Grund dazu muß in früher Jugend gelegt werden, denn im reiferen Alter behagt ihnen die mit Härten und Widerwärtigkeiten aller Art verknüpfte Lehrzeit nicht mehr. Bevor der innere Menſch ſich mit dem Leben an Bord ausgeſöhnt hat, muß er zu einer ganz neuen Weltanſchauung gelangt ſein. Wenn dies geſchehen, dann hat er ſich mit der neuen Welt, in der er ſich nunmehr bewegt, ausgeſöhnt, und er iſt mit Leib und Seele Seemann. Unſere Sprache ſtellt daher auch ſinnig Seemann und Landmann, als zwei verſchiedene Begriffe, einander gegenüber, und ſo iſt es in der Tat. Um Seeleute heranzubilden, muß daher auch ein anderer Weg eingeſchlagen werden. Denn für dieſe gilt es, ſie zu befähigen, auf ſchwankendem Bord mit den in Aufruhr befindlichen Elementen den Kampf aufzunehmen. Zu dieſem Zwecke müſſen ſie mit aller Strenge dazu angehalten werden, ſowohl die Schiffsjungen als die ſogenannten Kadetten, alle Arbeiten, grobe und feine, zu verrichten; dahin gehören in erſter Reihe diejenigen, die nötig ſind, um das Schiff in einem ſeetüchtigen Zuſtande zu erhalten, als: das Reinigen desſelben, Ausbeſſern ſchadhafter Stellen an den Segeln, an der Takellage, Teeren des ſtehenden Tauwerks, Anſtreichen des Schiffrumpfs, ſoweit er über Waſſer iſt. In Sturm und Wetter ſoll der Schiffsjunge lernen, die Segel feſtzumachen bezw. ſie zu reffen. Zu dieſem Ende ſind die Jungens anzuhalten, zu der höchſten Spitze des Maſtes hinaufzuklettern, um hier Bram- und Ober-Bramſegel feſtzumachen. Ebenſo muß er es lernen, die Vorderſegel, Klüver, zu befeſtigen. Er muß lernen, Schäden, die das Schiff in Sturm und Unwetter erlitten, wieder auszubeſſern. Über Vorkommniſſe dieſer Art, ſowohl bei

Segel- als Dampfſchiffen, werden wir regelmäßig durch die Zeitungen auf dem laufenden erhalten. Wehe dem Schiffe, wenn die Seeleute ſolchen Vorkommniſſen gegenüber rat- und tatlos daſtehen. Es iſt nicht zu überſehen, Hilfe von irgend welcher Seite kann nicht gebracht werden. Der Seemann muß alſo ein ganzer Mann ſein. Denn hier heißt es ſtets: „Help your self!“ wie der Engländer ſagt. Die meiſten Unfälle ereignen ſich wohl im Nebel. Der Seemann muß es daher auch verſtehen, die alsdann vorgeſchriebenen Nebelſignale korrekt und präzis mit dem Nebelhorn zu machen. Wenn das folgende auch nicht zu den Schiffsarbeiten gehört, ſo muß es doch geſagt werden. Waſchfrauen giöt es bekanntlich an Bord nicht, und deshalb müſſen die jungen Leute auch angehalten werden, ihr Zeug ſelbſt zu waſchen und zu flicken. Ferner muß er ſowohl auf See als im Hafen Wache gehen, auf den Ausguck wird er geſtellt, wo er eine große Verantwortung zu tragen hat und was ſonſt alles in den Bereich ſeiner Belehrung gezogen werden muß. Selbſt der Laie wird erkennen, daß der Beruf des Seemanns kein leichter iſt, es werden im Gegenteil hohe und recht oft ſehr ernſtgemeinte Anforderungen an ihn geſtellt. Aus dieſem Grunde muß die ſeemänniſch-techniſche Ausbildung desſelben auch eine gründliche ſein.

Wie oberflächlich die Ausbildung auf dem Schulſchiffe ſein muß, ergibt ſich ſofort, wenn man bedenkt, daß der junge Mann ſich in die oben aufgeführten Schiffsarbeiten mit etwa 150 jungen Leuten teilen muß, ſtatt daß er allein oder vielleicht mit einem zweiten daran teilnimmt, wie es früher an Bord geſchah. Daß er in dieſer Weiſe ein Seemann in dem eigentlichen Sinne des Wortes niemals werden kann, liegt auf der Hand. Aus

dieſem Grunde iſt es auch ohne weiteres ausgeſchloſſen, daß die auf Schulſchiffen zugebrachte Lehrzeit als Lehrzeit im Sinne der Prüfungsvorſchriften gelten kann. Neben dieſer praktiſchen Ausbildung ſoll den jungen Leuten auch noch Gelegenheit gegeben werden, ſich theoretiſch weiter zu bilden. Wenn wir dies an ſich auch nicht verurteilen, ſo ſcheint dies hier doch nicht am Platze zu ſein. Denn die Zeit, die er auf dem Schulſchiffe zubringt, ſoll in erſter Reihe dazu verwendet werden, die jungen Leute zu praktiſchen Seeleuten heranzubilden. Damit iſt ihre Zeit aber auch ſchon vollſtändig in Anſpruch genommen. So ſchwer es uns auch wird, wir können nicht umhin, die Schulſchiffsfrage dahin zu beantworten, daß in dem Sinne, wie ſie jetzt gehandhabt wird, ſie unſerer Handelsmarine nicht zum Segen gereichen kann. Seeleute, denen ſpäter Schiff, wertvolle Kaufmannsgüter und noch wertvollere Menſchenleben anvertraut werden müſſen, werden ſo nicht gebildet; darüber gibt es unter fachkundigen Männern keine Meinungsverſchiedenheit. Man möge dagegen einwenden, was man wolle. Aus dieſem Grunde erachten wir es für unſere Pflicht, die Aufmerkſamkeit intereſſierter Kreiſe immer aufs neue hierauf hinzulenken.

In einem Jahresbericht der Handelskammer für Oſtfriesland und Papenburg iſt die Schulſchiffsfrage auch in ernſte Erwägung gezogen und namentlich darauf hingewieſen, daß die Intereſſen Oſtfrieslands und Papenburgs inſofern dadurch geſchädigt werden, als die auf den Schulſchiffen herangebildeten jungen Leute, wenn auch nicht direkt, veranlaßt werden, die Navigationsſchulen in Bremen und Elsfleth zu beſuchen. Das ſind aber Beſtrebungen, die auf Zuſtände hinzielen, wie ſie vor

1870 bestanden, die aber mit aller Entschiedenheit zurückgewiesen werden müssen. Die Anforderungen sind jetzt in allen Bundesstaaten dieselben, und es liegt daher absolut keine Veranlassung vor, zu solchen Manövern schreiten zu müssen. In Preußen hat man von den Navigationsschulen allerdings eine etwas andere Auffassung. Man erblickt darin, wie bereits erwähnt, scharf begrenzte Fachschulen, die daher mit den technischen Lehranstalten in Parallele gestellt werden können. Es sind also keine rein wissenschaftlichen Lehranstalten wie Gymnasium, Realschulen usw. Die Lehrer, die daran wirken, sind daher neben ihrer wissenschaftlichen Ausbildung wie bereits erwähnt, auch seemännisch-technisch gebildet. Wir haben niemals Klagen darüber gehört, daß die jungen Leute dabei zu kurz gekommen sind. —

Von Stufe zu Stufe hat unsere Handelsmarine sich in den letzten 30 Jahren von der fünften Rangstufe zur zweiten emporgearbeitet, sodaß Deutschland jetzt unmittelbar hinter England rangiert. Das ist eine Tat, die einzig dasteht in der Geschichte und Zeugnis davon ablegt, daß die Verhältnisse bei uns durch und durch gesund sind, und daher alles vermieden werden muß, was störend in diesen Entwicklungsgang eingreifen kann. Lassen wir also den Seemann Seemann sein und machen wir keine „Kadetten“ daraus; wir könnten es bitter bereuen müssen. Nur durch den Seemann ist unsere Marine groß und angesehen geworden und wird es auch sicher in Zukunft bleiben, und nicht durch „Kadetten“, das wollen wir uns gesagt sein lassen. Um den Seemann richtig beurteilen zu können, muß man selbst Seemann sein. Durch die Brille des Landmannes gesehen, macht man sich falsche Vor-

ſtellungen von ihm. — Der Seemann iſt ein ehrgeiziger und dabei ſelten ſtrebſamer Menſch. Stehen die Fälle doch nicht vereinzelt da, wo Leute im Alter von 30—40 Jahren die Navigationsſchule beſuchen und einen Fleiß entwickeln, der wahrhaft rührend iſt. So etwas iſt aber durchſchnittlich nur beim Seemann möglich, der von früheſter Jugend auf ſich ſelbſt, auf ſeine eigene Kraft angewieſen iſt. In kritiſchen Momenten, wie ſie ſo oft an ihn herantreten, tritt dies mit ſeiner ganzen Stärke in die Erſcheinung. Hilfe von außen iſt ausgeſchloſſen. Auf ſich ſelbſt, auf die eigene Kraft iſt er angewieſen und dieſe läßt ihn nicht im Stich. Dies Gefühl und das Bewußtſein, daß lediglich er der Mann iſt, und kein anderer, der helfen kann, bewirken Charaktereigenſchaften, die nicht für jeden verſtändlich ſind, die ihm aber ſeinen eigentlichen Wert als Seemann verleihen. Verkennen wir ihn alſo deshalb nicht; wie er iſt, ſo muß er ſein, ſonſt wäre er eben kein Seemann im vollen Sinne des Wortes. Hier ein Beiſpiel von vielen, wie er ſich in kritiſchen Momenten glänzend bewährt hat. Über den Untergang des Dampfers „Pommerania“ in der Nacht vom 25. auf den 26. November 1878. Im Kanal, ungefähr 7 Seemeilen von South Foreland, Dover gegenüber, heißt es in der ſeeamtlichen Unterſuchung an einer Stelle: . . . wenige Augenblicke ſpäter ſank die „Pommerania“ in die Tiefe hinab, mit ihr außer den noch auf ihr weilenden Paſſagieren, der Kapitän Schwenſen, der zweite Offizier Otto Focken, der noch im letzten Moment zum Kapitän herangetreten war und ſich nicht von ihm trennen wollte, und der dritte Offizier Zarnow, welcher bis zuletzt unaufhörlich mit dem Abfeuern von Notſignalen fortgefahren hatte. . . . . Der Kapitän

Schwenſen wurde, nachdem er in die Tiefe hinabgeriſſen, von einer Rückſtrömung auf die Oberfläche des Waſſers geworfen und dann, nachdem er ungefähr eineinhalb Stunden auf Wrackſtücken ſich treibend gehalten hatte, von dem Dampfer „City of Amſterdam“ gelandet. — Das ſind Taten, die es verdienen, daß ſie der Nachwelt überliefert werden. Sie ſtehen aber nicht vereinzelt da. Wir brauchen nur an den Fall „Bulgaria“ zu erinnern, wo unſer Kaiſer ſelbſt die Initiative ergriffen hat, damit die glücklich Heimgekehrten mit hohen Ehren empfangen werden konnten. So kritiſch die hier geſchilderten Situationen auch waren und den ganzen Mannesmut in Anſpruch nahmen, ſie ſind damit nicht zu vergleichen, wenn der Ruf erſchallt: „Feuer im Schiff!“ Dieſer Ruf auf hoher See macht das Blut des mutigſten Seemannes in den Adern erſtarren, denn er ſagt ſich: das Feuer zu löſchen iſt faſt in allen Fällen unmöglich; Hilfe von auswärts herbeizuſchaffen, iſt ebenſo unmöglich. In ſolchen Fällen gilt es daher für den Schiffsführer wie für die ganze Beſatzung, Kaltblütigkeit, Ruhe, Unerſchrockenheit und Willensſtärke zu bewahren, namentlich, wenn das Schiff eine größere Anzahl Paſſagiere mit ſich führt. Der vor ein paar Jahren ſtattgehabte Brand des Hamburger Schiffes „Patria“ angeſichts der engliſchen Küſte möge hier nach der Schilderung der engliſchen Zeitung „Daily Mail“ eine Stelle finden: Die Paſſagiere ſagen uns, die Mannſchaft hätte ſich heldenmütig angeſtrengt, die Flammen zu bewältigen. Jedoch der unter der Ladung befindliche Leinſamen machte durch das darin enthaltene Öl die Anſtrengungen ausſichtslos. Frauen und Kinder gerieten in große Angſt, jedoch wirkte die Kaltblü-

tigkeit des Kapitäns und der Mannſchaft auf alle beruhigend. Die Böte waren bald ins Meer gelaſſen, wobei alles ſo ruhig und präziſe wie bei der Parade zuging.“ Das ſind Taten, da ſchlägt nicht allein das Herz des Seemannes, nein nicht minder das des Landmannes höher und unwillkürlich drängt ſich das Wort auf die Lippen: Beſſere Seeleute, wie wir ſie haben, gibt es in der ganzen Welt nicht. Darauf haben wir alle Urſache ſtolz zu ſein.

Seeleute ſind Krieger, die niemals ihre Rüſtung ablegen dürfen. Ihr Kampf gilt den Elementen, die Menſchenleben, Schiffe, wertvolle Kaufmannsgüter bedrohen und ihnen in nicht ſeltenen Fällen zum Opfer fallen. Es iſt ein mutiges Volk, Feigheit kennen ſie nicht. Wenn in ſtockfinſterer Nacht und Sturm ein Kommando erſchallt, daß Segel gerefft oder feſt gemacht werden müſſen, ſo ſind die Leute mit affenartiger Geſchwindigkeit in dem Maſt, auf den Raaen. Nach Ablauf weniger Minuten iſt die Arbeit verrichtet und die Leute befinden ſich wieder an Deck. Sehen in der großen Finſternis iſt vollſtändig unmöglich; fühlen müſſen ſich die Leute daher in den Maſt, ſich mit den Händen feſthalten und zugleich damit arbeiten. Wie aber iſt es hierbei möglich, daß verhältnismäßig nur wenig Unglücksfälle vorkommen? Dies ſind Leiſtungen, die die höchſte Anerkennung verdienen, ihresgleichen kommen nur auf See vor. Der Seemann ſelbſt denkt ſich aber nichts dabei. Er weiß, dieſe Arbeiten müſſen gemacht werden. Wer davor ſcheut, der iſt kein Seemann und ſomit unbrauchbar für ſeinen Poſten. Wenn wir nun Umſchau halten bei den verſchiedenen Nationen, dann finden wir, daß längſt nicht alle im Beſitze eines ſolchen Seevolkes ſind. Dazu gehören durch-

ſchnittlich alle diejenigen, bei denen es mit der Schiffahrt den Krebsgang geht, oder bei denen die Schiffahrt noch niemals in Blüte geſtanden hat. Mit Stolz dürfen wir Deutſchland zu denjenigen Staaten zählen, bei denen ſich die Schiffahrt von Jahr zu Jahr entwickelt und heute in hoher Blüte ſteht. Mit Recht dürfen wir alſo unſere Seeleute zu den beſten der Welt zählen; ſo iſt es in der Tat. Hochgeachtet ſtehen ſie in der ganzen Welt da. Unter deutſcher Flagge können ſie leider nicht ſämtlich Beſchäftigung finden. Eine größere Anzahl davon iſt daher genötigt, auf engliſchen, amerikaniſchen und belgiſchen Schiffen Dienſte zu nehmen. An der Nordſeeküſte ſind am zahlreichſten die Oſtfrieſen und Papenburger auf Hamburger und Bremer Schiffen vertreten. Eine größere Zahl davon ſind Führer größerer Dampfer.

Die Böte nicht klar.

Wie das Schiff bei jedem herannahenden Sturme vorbereitet ist, um den Kampf mit den Elementen aufzunehmen, ebenso sollte es auch für unvorhergesehene Fälle, wie Leckspringen, Kollisionen, die sich gegenwärtig so oft ereignen, vorbereitet sein. Leider trifft dies in vielen Fällen nicht zu; namentlich herrscht in bezug auf die Böte recht oft eine große Sorglosigkeit. Statt dieselben, wie es in solchen Fällen durchaus notwendig ist, zum schnellen herablassen fertig zu haben, ist dazu oft eine Zeitdauer von einer halben Stunde und mehr erforderlich. Es hat dies meistens seinen Grund in der Art und Weise, wie sie befestigt sind, sowie auch darin, daß die zum sofortigen Gebrauch erforderlichen Gerätschaften, wie Wasser, Proviant, Kompaß, ein Behälter mit Öl und was sonst notwendig ist, fehlen.

Auf englischen Fracht und Passagierdampfern hat der Zimmermann sich jeden Tag davon zu überzeugen, daß die Böte in gutem Zustande und zum sofortigen Herablassen klar sind; damit bei einem Unfall Verwirrungen nicht entstehen, ist im Volkslogis angeschlagen, welche Böte von den respektiven Leuten zu besetzen sind. Ebenso sind die Rettungsgürtel nicht festgebunden, sondern an Haken aufgehängt. *) Auch auf englischen Segelschiffen wird den Böten eine größere Beachtung geschenkt. Um das Gesagte zu beweisen, bemerke ich, daß mir ein Fall bekannt ist, wo ein englisches Segelschiff einen Dampfer ansegelte; ersteres ging nach zehn Minuten unter; die

*) Damit ich nicht mißverstanden werde, bemerke ich, daß auf den hier in Frage kommenden deutschen Schiffen ähnliche Vorsichtsmaßregeln getroffen werden.

ganze Besatzung rettete sich jedoch mit dem eigenen Boote.

In dem Büchlein: „Seemann in Not“ heißt es in bezug hierauf: „In den Davids hängende Böte werden oft auf unzweckmäßige Weise befestigt. Häufig sind zu viele Sorrings vorhanden und leider werden auch noch oft die Taljen zum festmachen der Böte benutzt, was nicht scharf genug getadelt werden kann. Denn es dauert unter solchen Umständen zu lange, bis die Böte zum Niederlassen fertig gemacht sind. Eine sog. Brook und ein wenig altes Tauwerk, welches vorn und hinten an den Davids befestigt, sind meistens ausreichend und in Notfällen leicht gekappt. Die Fallen sollten immer im Boot klar aufgeschossen und vier Remen an den Duchten festgemacht sein, ein Paar Korkjacken und die nötige Anzahl Ruderklampen ferner immer in ihnen bereit liegen.“

Leider sind auch Fälle nicht ausgeschlossen, wo das Boot nicht einmal in einem seetüchtigen Zustande ist. Die Seeleute trösten sich leider in der Regel damit, von den zahlreichen ehrenwerten Ausnahmen natürlich abgesehen, indem sie sich sagen, so etwas passiert dir nicht; dieser und jener kann vielleicht auf diese Weise zu Schaden kommen, du aber nicht. Wird er aber nun selber von einem solchen Unfall betroffen; ja dann ist Holland in Not! Versäumtes läßt sich hier aber nicht nachholen und mit dem Tode büßen sie dann ihre Sorglosigkeit. Ähnlich verhält es sich mit den Korkgürteln. Diese sind jetzt für wenige Mark zu haben und leisten bei Schiffbrüchen oft die besten Dienste. Aber wie wenige sind im Besitze eines solchen. Vater und Großvater, so kalkuliert man, haben diese Sachen auch nicht an Bord gehabt, warum sollen wir uns damit befassen? Neuerungen einführen, selbst wenn sie zur Sicherheit seines Lebens not-

wendig ſind, nein, das tut der Seemann nicht, oder doch höchſt ungern. Er iſt nämlich ſehr konſervativ und auch, wie andere Menſchen, nicht ganz frei von Aberglauben, indem er meint, wenn er dieſe mit ſich führe, dann komme er erſt recht zu Malheur.

Die geiſtige Verarmung unſerer Seeleute.

Es mag gewagt erſcheinen, ein Thema zu beſprechen, welches dem Volksgeiſte ziemlich fern liegt, indes bei nur einigem Nachdenken wird es auch dem Fernſtehenden klar werden, daß dasſelbe eine große innere Berechtigung hat. Denn darüber herrſcht wohl Einſtimmigkeit, daß die Handelsmarine einen ſehr wichtigen Faktor in dem Organismus eines jeden Staates bildet und es daher wohl verdient, daß ihr auch von dieſer Seite die gebührende Aufmerkſamkeit geſchenkt werde. Leider iſt es eine traurige Erſcheinung, daß bei einem großen Teile unſeres Volkes der Handelsmarine gegenüber eine beklagenswerte Gleichgültigkeit herrſcht und ſie vielen höchſtens Gegenſtand einer gewiſſen Neugierde iſt, ohne daß man es auch nur entfernt für nötig erachtet, ſich um das Weſen, den Charakter, die wirtſchaftliche Bedeutung dieſer Inſtitution zu kümmern. Es würde daher gewiß eine ſehr dankbare Aufgabe ſein, wenn dieſelbe nach dieſen Seiten hin in unſerer größeren Tagespreſſe einer eingehenden Beſprechung unterzogen würde, wozu wir hiermit die Anregung gegeben haben wollen. In eingehender Weiſe wird die Bedeutung und hohe Wichtigkeit derſelben dar-

gelegt in einer Denkschrift des Reichskanzlers, die Subvention der Handelsmarine betreffend, worauf hier ausdrücklich verwiesen wird.

Um das Wesen und den Charakter des Seemannes näher kennen zu lernen, ist es erforderlich, daß man seine berufliche Stellung eingehend ins Auge faßt, und zwar, indem man sie mit dem Berufe des Landmannes vergleicht. Der Gegensatz beider springt sofort in die Augen, wodurch dann wiederum die in dem Charakter des ersteren hervortretenden Eigentümlichkeiten ihre volle Erklärung finden. Das Schiff, womit die Freuden und Leiden seines irdischen Daseins so eng verknüpft sind, ist für ihn die Welt im Kleinen. Losgetrennt und nur noch durch lockere Bande mit der Welt im Großen verbunden, führt er ein mehr insulares Dasein; aus diesem Grunde ist daher von einer geistigen Strömung in dem Sinne, wie sie dem Landmanne, je nach seiner Lebensstellung, zugänglich ist, auf den Schiffen so gut wie garnichts zu spüren. Fragen, die die Welt bewegen, lassen den Seemann meistens kalt, weil er sie niemals im Zusammenhange kennen lernt und deshalb ein näheres Interesse für dieselben nicht hat. Die Tagesliteratur und selbst Fachschriften, wie die „Hansa" 2c. findet man nicht immer auf Schiffen; die notwendige Folge davon ist, daß der geistige Horizont der Seeleute sich mehr und mehr verengen muß, was namentlich in solchen Fällen sehr häufig zu Tage tritt, wo dieselben sich in ihnen unbekannten Verhältnissen zu bewegen haben, wie z. B. bei den seeamtlichen Untersuchungen. Ebenso wie die physische Kraft, so bedarf auch die geistige, wenn sie nicht erlahmen soll, steter Übung. Wenn es trotz alledem in nicht seltenen Fällen Ausnahmen gibt, die auf geistigem Gebiete hervorragendes leisten,

ſo hat dies meiſtens ſeinen Grund in der dem Seemanne in außergewöhnlichem Grade innewohnenden Strebſamkeit. In richtiger Erkenntnis des Umſtandes, daß der Seemann dem Staate große und wichtige Dienſte leiſtet, ſowie daß es kaum einen zweiten Beruf gibt, der ſo große Verantwortung zu tragen hat, wie dieſer, iſt von ſeiten des Staates alles geſchehen, um dem Seemanne helfend unter die Arme zu greifen und leiſten namentlich die deutſchen Staaten auf dieſem Gebiete Hervorragendes.

Die Bildungsanſtalten der Seeleute ſind den Eigentümlichkeiten ſeines Berufes überall aufs glücklichſte angepaßt und bleibt hier daher kaum noch etwas zu wünſchen übrig. Anders verhält es ſich dagegen mit der Privatwohltätigkeit, hier iſt bis jetzt noch ſo gut wie gar nichts geſchehen; ein großes Feld ſegensreicher Wirkſamkeit iſt hier alſo noch zu erſchließen. Wem hat nicht ſchon das Herz bei dem Anblick geblutet, wenn junge Leute, harmlos und unerfahren, wie ſie ſind, nachdem ſie von einer Seereiſe zurückgekehrt, gewiſſenloſen Leuten in die Hände fallen, die ſie in kurzer Zeit um ihr ſauer erworbenes Geld betrügen. Von allen Mitteln entblößt, bleibt ihm nichts anderes übrig, als möglichſt bald wieder eine Stelle anzunehmen. Die Tage, welche er am Lande zugebracht und wonach er ſich, wenn ihn tage- und wochenlang brauſende Wetter umtoſten, ſo oft geſehnt, ſie haben ihm nicht die gewünſchte Ruhe, nicht die gehofften, geiſtigen Genüſſe, nicht den Frieden ſeiner Seele gebracht; im Gegenteil, entmutigt, enttäuſcht, mit Bitterkeit im Herzen kehrt er an Bord zurück. Mit ſich ſelbſt zerfallen, den Stachel im Herzen vergißt er bald, daß er ein Vaterland, daß er teure Eltern hat und benutzt in nicht ſeltenen Fällen im Auslande die erſte

Gelegenheit zu desertieren, womit recht oft sein Untergang für immer besiegelt ist.

Als ein schwer wiegender Übelstand auf Seeschiffen ist unstreitig der Umstand zu bezeichnen, daß das Gemüt, außer vielleicht in einem schrecklichen Sturme, immer leer ausgeht. Denn über Naturschönheiten, die dem Landmanne so manche genußreiche Stunde bereiten, hat der Seemann keine Gelegenheit sich zu freuen. Die Blumen des Feldes, woran sich das Auge so gern erfreut, der Seemann schaut sie nicht; der liebliche Gesang der Vögel dringt nicht an sein Ohr, ausgenommen, wenn die krächzende Möve, einen nahenden Sturm verkündend, sein Schiff umkreist und ihn daran gemahnt, sich auf einen Kampf mit drohenden Wettern vorzubereiten.

Noch tiefer als alles dieses wirkt aber auf sein Seelenleben der Umstand ein, daß er auf den Umgang mit Weib und Kind, mit Eltern und Geschwistern, mit lieben Freunden und mit demjenigen Wesen, dessen Bild er im Herzen trägt und woran er Tag und Nacht denkt, in nicht seltenen Fällen auf mehrere Jahre verzichten muß. Weil aber Herz und Gemüt auch ihre Befriedigung haben wollen, so ist es wahrhaft rührend zu sehen, mit welcher Zärtlichkeit recht oft Katzen, Hunde überhaupt die sämtlichen an Bord befindlichen Tiere behandelt und ihnen zahlreiche Kosenamen gegeben werden.

Öl auf See.

„Punch“ hat sich dieses Gegenstandes schon bemächtigt, indem er das nationale „Rule Britannia“ in „Oil Britannia oil the waves“ verwandelt hat. Die Zeitschrift

„The Nineteenth Century“ bringt aus der Feder von C. F. Gordon Cumming unter der Überschrift „Oiling the Waves“ einen längeren Artikel, aus dem hier noch einige Angaben mitgeteilt werden mögen.

Im Verlaufe vieler Wanderungen in vielen Ländern habe ich wiederholt Gelegenheit gehabt, die Wirkung des Öls auf Glättung der Oberfläche unruhigen Wassers zu beobachten und habe mich gewundert, daß wir von dieser Anwendung so viel hörten und doch immer handelten, als ob es nur eine Fiktion sei. Es ist schon viele Jahre her, seitdem ich zuerst versuchte, die öffentliche Aufmerksamkeit auf die einfache Vorsichtsmaßregel zu lenken, welche so leicht zur Hand, sich für alle Seefahrer als ein so unschätzbares Schutzmittel erweisen würde. Und doch ist Jahr auf Jahr vergangen und bislang ist noch nichts getan, um diese Erfahrung praktisch und systematisch zu verwerten. Aufgewachsen in dem Herzen der Hochlande, wo das Speeren von Lachsen in dunkler Nacht ein bekanntes Jagdvergnügen ist, wissen wir recht gut, wie man oft eine gute Flasche Öl gebraucht, um die Oberfläche der tiefen braunen Lachen in denen die silberglänzenden Fische liegen, zu glätten. Was aber Plinus von den Tauchern erzählt, findet man noch heutzutage im Mittelmeer bestätigt, wo sie beim Tauchen Öl in den Mund nehmen und es unter dem Wasser ausspritzen. An unserer nördlichen Küste sagen die Heringsfischer, daß sie an der Glätte des Wassers aus großer Entfernung erkennen, wo die Züge der öligen Fische liegen, und an der Küste von Cornwallis entdecken die Fischer ebenso die Nähe der Pilchards. Die Bewohner der kleinen Insel St. Kilda, deren einziger Reichtum die Scharen der dort herrschenden Seemöven sind, verwerten das Fett derselben

auch dazu, daß sie Puddinge daraus machen, die sie am Hinterteil ihrer Böte befestigen. Und die Shetländer, welche auf ihren kleinen Fahrzeugen meilenweit in die See hinausgehen, erkaufen in der zwischen den Inseln und in der Nähe des Landes ungemein heftigen Brandung ihre Rettung nicht selten dadurch, daß sie einen Teil ihres Fanges opfern. Sie schneiden nämlich ihre Fische, hauptsächlich Kabeljau und Leng, auf, reißen die Leber heraus, zerdrücken diese, so daß das Fett herausquillt, und werfen sie dann über Bord, worauf das tolle Wüten des Meeres sofort beschwichtigt wird. In einem Augenblicke breitet sich eine Fetthaut über die Oberfläche aus und, obgleich die großen Wogen noch steigen und rollen, sind sie wie durch Zauber gebannt und können sich nicht brechen, und das kleine Fahrzeug, das noch vor wenigen Sekunden Gefahr lief, voll Wasser geschlagen zu werden und zu versinken, liegt jetzt sicher auf den glatten, grünen Wogen, welche von dem Augenblicke an machtlos geworden sind, Unheil anzurichten.

Schon um die Mitte des vorletzten Jahrhunderts wandte Franklin diesem Gegenstande seine Aufmerksamkeit zu; zunächst infolge eines Briefes von einem Herrn, welcher berichtete, wie während einer stürmischen Reise auf einem holländischen Schiffe der Kapitän, um das Brechen der Wellen zu verhindern, Olivenöl, und zwar nur wenig, zurzeit ins Meer gegossen habe, was sich so wirksam erwiesen, daß das so einfache Mittel sicher öfter gebraucht werden würde, wenn es nur allgemein bekannt wäre. Dann hat er auch beobachtet, daß, wenn Walfischfänger in Newport Harbour (Massachusetts) lagen, das Wasser infolge des auslaufenden Trans immer glatt war. Er stellte demgemäß verschiedene Versuche an, um diese Er-

ſcheinung zu prüfen. An einem ſtürmiſchen Tage ging er an einen großen Teich, welcher dem Winde ſo ausgeſetzt war, daß ſich Wellen bildeten, und auf dieſe ſprengte er eine kleine Menge Öl. Erſt ſtellte er ſich leewärts, bemerkte aber, daß das Öl, obgleich es ſich ſofort nach allen Richtungen verbreitete, doch nicht recht gegen den Wind wirken könne, da es raſch ans Ufer getrieben wurde. So ging er windwärts um den Teich herum und fand, daß ein Teelöffel voll augenblicklich eine beträchtliche Stelle beruhigte, ſich raſch verbreitete und bald über eine Strecke von wenigſtens einem halben Morgen eine ölige Haut bildete und ſie ſpiegelglatt machte. Ein Tropfen Öl bildete eine Haut von etwa vier Fuß im Umkreiſe. Er machte ſpäter den Verſuch in größerem Maßſtabe mit der Brandung in Portsmouth (Newhampſire). Auch hier war die Wirkung dieſelbe. Es ſcheint ſeltſam, daß nach ſolchen Verſuchen die Sache ſo viele Jahre geruht hat, ehe man ſie praktiſch zu verwerten verſucht hat.

Auch Dampfer laſſen eine ähnliche glatte Spur hinter ſich. Ich beobachtete dies zuerſt eines abends im Golf von Petchili. Die Sonne brannte in flüſſigem Golde — ihr Widerſchein wurde unterbrochen durch eine horizontale Linie vollſtändig glatten Waſſers, die ſich, ſo weit man ſehen konnte, nach beiden Seiten ausdehnte. Es war kein Schiff in Sicht, aber unſer Kapitän behauptete, es ſei der Kurs eines Dampfers und die glatte Waſſerſtraße ſei durch das Öl der Maſchine verurſacht. In dieſem Falle folgten wir der Linie, bis wir am folgenden Tage wirklich den Dampfer einholten, der bei den Taku-Forts an der Mündung des Peiho vor Anker gegangen war. Als wir dann bald nachher auf dem Wege nach Nagaſaki durch das Gelbe Meer ſtürmiſches

Wetter hatten, erzählte unſer däniſcher Kapitän von vielen Fällen, wo man erfolgreich Öl gegen Sturzwellen angewandt hatte; er ſelbſt habe am Hinterteil des Schiffes einen langen Weidenkorb befeſtigt mit Ölſäcken darin, die ſo eingerichtet geweſen, daß beſtändig etwas Öl herausgetropft ſei.

Ein anderer nautiſcher Freund, Kapitän Champion (unter deſſen Obhut ich manchen ſchönen Punkt in dem Fijion Archipel beſuchte), hat gleichfalls die magiſche Kraft des Öls erprobt. Bei einer Gelegenheit hatte er an der Küſte von Neuſüdwales einen ſo heftigen Orkan zu beſtehen, daß er glaubte, ſein Schuner würde voll Waſſer geſchlagen und geſunken ſein, hätte er nicht zu Ölſäcken ſeine Zuflucht genommen. Jeder dieſer aus Segeltuch gemachten Säcke enthielt etwa drei Kannen Öl, und ſo wurden ſie an Tauen von etwa ein Dutzend Faden Länge von verſchiedenen Seiten des Schiffes über Bord geworfen. Das aus den Säcken ausleckende Öl genügte, eine ölige Haut über die Oberfläche des Ozeans dicht um das Schiff zu verbreiten, die ſich zwei Tage und Nächte lang hielt, während welcher Zeit der Schuner auf verhältnismäßig glattem Waſſer lag und nicht eine einzige Sturzwelle erhielt.

Andere haben wohl mit einer Nadel durchſtochene Blaſen mit Öl über die Seiten des Schiffes gehängt, ſo daß das Öl beſtändig heraustropfte, und dabei gefunden, daß mehrere kleine Blaſen, deren jede etwa eine Gallon Öl enthielt, dem Zwecke beſſer entſprachen, als eine große, die das Öl nicht ſo gleichmäßig und weit verbreitet.

Ebenſo haben Fahrzeuge, die an der afrikaniſchen Küſte oder den Inſeln des Stillen Ozeans Palmöl einnahmen, oder noch häufiger Walfiſchfänger von dem auffällig ruhigen Waſſer berichtet, auf dem ſie ſelbſt gelegen,

während andere Schiffe in ihrer Nähe hoch ſtampften, und einſtimmig wird dies dem Umſtande zugeſchrieben, daß die Pumpen das im Schiffsraume angeſammelte Öl mit hinauswarfen. Von Labrador und Newfoundland haben wir gehört, wie ſolche Fahrzeuge in heftigem Sturme ſich gerettet haben, indem geringe Quantitäten Walfiſchtran über Bord geworfen wurden, und wieder verdankte man in anderen Fällen die Rettung dem Umſtande, daß durch das ſchwere Stampfen des Schiffes Tranfäſſer zerbrachen und der ausgelaufene Tran durch die Pumpen mit über Bord geworfen wurde. Alle an Bord haben erfahren, daß die Erhaltung des Schiffes wie ihres eigenen Lebens der Wirkung jenes koſtbaren Öls zu verdanken ſei, und doch begeben ſich jahraus, jahrein Tauſende von Schiffen auf die Reiſe, und man denkt nicht daran, einige Faß Öl an Bord zu nehmen, um ſie im Notfalle zu gebrauchen. Ja, ſelbſt wenn der Augenblick der Gefahr herangekommen iſt, denken die wenigſten daran, das Öl, das man zum gewöhnlichen Gebrauche an Bord hat, in die See auszugießen.

Wiederholt hat W. Chambirs in ſeiner Zeitſchrift ſolche Tatſachen veröffentlicht und ſie allgemeiner bekannt zu machen verſucht. Wurden ſeine Angaben anfänglich auch mit Gleichgültigkeit oder Unglauben aufgenommen, ſo hatten ſie doch die Folge, daß die zunächſt beteiligten Kreiſe allmählich darauf aufmerkſam wurden, und von Kapitänen liefen ſo manche ausführliche Berichte über die von ihnen gemachten Erfahrungen ein, daß an der Tatſache kaum länger zu zweifeln iſt. Noch kürzlich hat ſich das Mittel bei der Strandung des Schraubendampfers „Diamond“ aus Dundee auf der Inſel Anhott bewährt. Da kein Rettungsboot zu ſehen war, entſchloß man ſich,

trotz der starken Brandung mit den Schiffsböten einen letzten Versuch zu wagen, nachdem man sie mit einem kleinen Vorrat Öl versehen hatte, da der Steuermann sich erinnerte, wie das Versten von Tranfässern einen Walfischfänger in der Südsee vor Sturzseen bewahrt habe. Und zum Erstaunen der am Ufer versammelten Leute gelangte man glücklich ans Land. Bei Aufzählung verschiedener ähnlicher Fälle wird dann der sehr praktische Vorschlag gemacht, daß jedes Rettungsboot mit einem Ölbehälter versehen werde, der stets gefüllt und so eingerichtet sei, daß die Mannschaft im Notfalle nur einen Zapfen zu drehen habe, um das Öl allmählich auslaufen zu lassen. Wünschenswert sei es dann, daß eine philantropische Gesellschaft eine Sammlung der bemerkenswertesten Fälle dieser Art veranstalte und sie als Flugschrift unter die seefahrende Bevölkerung umsonst verteile. Auch hat man vorgeschlagen, an den Rettungsbojen einen kleinen Beutel mit Öl anzubringen, der durchstochen würde, ehe man die Boje einem über Bord Gefallenen nachwürfe. Wenn ein Schiff nämlich vor einer scharfen Brise segelt, so bleiben der Schwimmer wie die Boje weit zurück, ehe das Schiff gedreht und ein Boot ausgesetzt werden kann, und dazu ist es sehr schwierig, auf der einförmigen, wellenbewegten Fläche den Punkt im Auge zu behalten, wo der Mann zu suchen ist. Erleichtert würde dies, wenn das Wasser in der Nähe der Boje durch das Öl geglättet wird, und zugleich erhält der Schwimmer dadurch eine bessere Chance, dieselbe zu erreichen und vor den Sturzwellen geschützt zu werden.

Wie es bekannt ist, daß die Lissaboner Fischer Öl auszugießen pflegen, wenn sie die Brandung auf der Barre des Tajo ungewöhnlich heftig finden, kam Mr.

John Shields in Peeth auf den Gedanken, auf dieſelbe Weiſe Schiffen das Einlaufen in die durch heftige Brandungen gefährdeten ſchottiſchen Häfen zu ermöglichen. Der in Peterhead mit ſeiner Erfindung gemachte Verſuch, wonach durch ein am Lande befindliches Pumpwerk das Öl vermittelſt einer 1200 Fuß langen Röhrenleitung in einer Entfernung von 200 Fuß außerhalb der Barre ausgepumpt wurde, hatte ſolchen Erfolg, daß die zahlreich verſammelten Zuſchauer von der Möglichkeit wie von der Wirkſamkeit des angewandten Mittels vollſtändig überzeugt wurden. Allerdings haben ſich bei dem Verſuche manche Mängel herausgeſtellt: ſo mußte beſtändig gepumpt werden, da der ſtarke Flutſtrom und der heftige Wind das Öl ſehr raſch nach dem Lande zutrieb und auch die unter Waſſer liegenden Röhren an manchen Stellen nicht dicht zu ſein ſchienen. Dem ließe ſich wohl abhelfen, wenn die Röhren mit Blei oder Guttapercha gedichtet würden. Andererſeits hat man, um die Sache weniger koſtſpielig und zugleich ohne weitere Vorbereitungen überall am Orte augenblicklicher Gefahr verwendbar zu machen, ein einfacheres Mittel vorgeſchlagen. Man ſollte Bomben mit Öl füllen, die ſo eingerichtet wären, daß ſie bei der Berührung mit dem Waſſer platzten. Die Mörſer müßten dann am Lande ſo aufgeſtellt werden, daß die Geſchoſſe je nach den Umſtänden entweder in die ein Schiff bedrohende Brandung einſchlügen und ſie glätteten, oder es möglich machten, ein Rettungsboot ins Waſſer zu bringen und ſich dem Schiffe in ruhigem Waſſer zu nähern.

Seitdem nun der erſte Bericht über dieſen Verſuch Mr. Shields erſchienen, ſind von den verſchiedenſten Seiten Briefe eingelaufen, welche alle die Tatſachen be-

ſtätigen, daß durch Ausgießen von Öl Böte vor dem Kentern oder Vollaufen mit Waſſer bewahrt worden.

Ein Korreſpondent berichtet, wie zwei Italiener in dem „Leone de Caprera", einem kleinen Segelboote, von Buenos Aires die Reiſe über den Ocean nach einem Hafen im Mittelmeere unternommen. Verſchiedentlich hatten ſie böſes Wetter und würden vorausſichtlich verloren geweſen ſein, hätten ſie nicht die ſie umgebende grobe See mit Öl beruhigt, wovon ſie einen ordentlichen Vorrat mitgenommen. Das kleine Fahrzeug, in welchem ſie die gefährliche Reiſe glücklich zurückgelegt, war in Mailand ausgeſtellt.

Der Generalmajor Henley führt in einer Zuſchrift an den „Globe" ein bemerkenswertes Beiſpiel an, wo 1846 durch dasſelbe Mittel die Mannſchaft des Schuners „Arno", der bei Sable Island von einem ſchweren Sturme überraſcht worden war, gerettet wurde.

Endlich heißt es im „Scotsman" vom 15. März 1882: „Das Schiff „Airlie" von der Dundee Clipper Linie iſt geſtern mit einer Ladung von Calcutta auf dem Tay angelangt. Kapitän Foreman berichtet, daß am 28. Februar das Schiff einen furchtbaren Sturm gehabt, welcher vier Tage dauerte. Anderthalb Stunden lag das Schiff auf der Seite, und um dasſelbe zu retten, beſchloß der Kapitän als letztes Mittel Öl anzuwenden. Er ließ eine Anzahl Beutel damit füllen, dieſe mit Löchern verſehen, damit das Öl allmählich herauslaufe, und ſie 48 Stunden lang windwärts ſchleppen. Der Verſuch hatte den beſten Erfolg; das Waſſer in unmittelbarer Nähe des Schiffes wurde „ganz glatt" und wenn eine berghohe Welle herankam, ſo pflegte ſie auf eine Entfernung von etwa zwei Schiffslängen unter dem Einfluſſe

des auf dem Waſſer ſchwimmenden Öls plötzlich zu fallen. Der Kapitän iſt der Anſicht, daß es nur dieſem Umſtande zu verdanken ſei, wenn das Schiff nicht geſunken oder wenigſtens nicht großen Schaden genommen habe."

Eine neue Anſicht über Polarforſchungen.*)

Ähnlich wie die Magnetnadel, die ſtets auf den Pol gerichtet iſt, ſo iſt auch das Streben des Menſchen ſeit Jahrhunderten darauf gerichtet, den Pol zu erreichen. Ob dies aber einem Sterblichen jemals vergönnt ſein wird, halte ich aus verſchiedenen Gründen ſehr fraglich. Würde aber ein ſolcher Erfolg wünſchenswert ſein? Ich behaupte das Gegenteil und zwar in vollem Ernſt. Denn ſollte es wirklich jemand einmal beſchieden ſein, dorthin zu gelangen, wäre er damit zugleich, wie man zu ſagen pflegt, verraten und verkauft, inſofern, als dort jede Möglichkeit ausgeſchloſſen iſt, ſich zu orientieren. Wie ein Blinder tappt er unſicher umher und ſucht vergebens wieder dahin zu gelangen, von wo er ausgegangen iſt. Das iſt eine Situation, die beneidenswert wahrlich nicht genannt werden kann und wird ſeine Illuſionen, wovon er befangen war, als er ſeine Reiſe nach dem Pole antrat, gründlich zerſtören. Dieſe ſo vollſtändig veränderte Situation erklärt ſich *dadurch*, daß, wenn man

*) Dieſer Artikel wurde bereits 1897 in dem ſehr verbreiteten engliſchen Blatte „Nautical Magazine" vom Verfaſſer dieſer Schrift veröffentlicht.

ſich am Pol befindet,*) die Richtung Nord mit dem Zenith, alſo mit dem Punkt genau über uns, der fixiert wird, durch die Richtung des Lotes nach oben verlängert denkt. Der entgegengeſetzte Punkt, das Nadir, fällt mit der Richtung Süd zuſammen. Die Stundenkreiſe, alſo auch der Meridian des Orts fallen mit den Höhenkreiſen zuſammen, der Äquator mit dem Horizont. Eine aſtronomiſche Ortsbeſtimmung iſt damit alſo vollſtändig ausgeſchloſſen.**) Dasſelbe gilt in Hinſicht der Orientierung nach irgend einer Richtung. Selbſt der Kompaß, der ſonſt ſo treue Begleiter des Seemanns, verſagt hier ſeinen Dienſt; denn die Horizontalintenſität desſelben iſt hier ſo gering, daß ein Funktionieren damit ausgeſchloſſen iſt. Das einzige Erkennungsmittel, wonach man beurteilen kann, daß man am Pol angelangt iſt, beſteht darin, daß die über der Kimm gemeſſene Höhe der Sonne, nachdem man ſie auf den wahren Horizont reduziert, einerlei iſt mit der Größe der Abweichung (Deklination) der Sonne, die für den gegebenen Tag gilt. Dazu kommt, daß von nur annähernd genauen aſtronomiſchen Beobachtungen aus mancherlei Gründen hier nicht die Rede ſein kann, zumal kaum ein Tag vergeht, an welchem nicht dichter Nebel vorherrſchte. Kältegrade von 60° Celſius und mehr ſind dort eine alltägliche Erſcheinung und erſchweren das Beobachten derartig, daß nur noch von rohen Näherungswerten die Rede ſein kann. Solche Zuſtände ſind aber, wie oben bereits bemerkt, auf keinen Fall beneidenswert und verdienen es ſicherlich

*) Auch ſchon in der Entfernung von mehreren hundert Seemeilen desſelben, werden die Verhältniſſe in dieſer Hinſicht höchſt unſicher.

**) Bezüglich der Längen- bezw. Zeitbeſtimmung gilt das ſchon auf Breiten von 85° an.

nicht, daß man sich mit allen Fasern seines Herzens danach sehnt, sie zu erreichen.*) Dies ist aber nicht das einzige, was den Aufenthalt dort zu einer nie gestillten Qual macht. Denn was noch weit schlimmer ist als alles übrige: dort schlägt weder dem Glücklichen noch dem Unglücklichen eine Stunde. Mit anderen Worten, es gibt dort keinerlei Anhaltspunkte zur Bemessung der Tageszeiten. Die Sonne geht dort während eines Zeitraumes von einem halben Jahre weder auf noch unter, sondern verweilt während dieser Zeit unausgesetzt entweder über oder unter dem Horizont. Wie die Erde sich in 24 Stunden Sternzeit um ihre Axe dreht, so beschreibt scheinbar die Sonne in derselben Zeit 360 Grad am Himmel; sichtbar, wenn Breite und Deklination gleichnamig; ebenso alle übrigen Gestirne, deren Deklination gleichnamig mit der Breite ist. Von einer Zeit, die im raschen Fluge dahineilt, also der Tag den Tag, der Monat den Monat ablöst, kann hier nicht die Rede sein, vielmehr hat die Weltenuhr für die Bewohner dort ihren Gang so vollständig geändert, daß höchstens nur noch die Rede davon sein kann, daß sie als Zeitspanne 1/4 Jahr umfaßt. Von Sonnenaufgang, am 21. März, bis zu der Zeit, wo sie ihren höchsten Stand, 23 1/2 Grad über dem Horizont hat, am 21. Juni, und dann wieder die gleiche Zeitdauer, innerhalb welcher sie sich dem Horizont nähert, um am 23. September darunter zu verschwinden, womit für das nun folgende halbe Jahr an diesem Pole Nacht herrscht.

Die zahlreich angestellten Versuche, den Pol zu er-

*) Anmerkung des Uebersetzers: Fragt man nun, inwieweit die Wissenschaft durch diese Unternehmungen bis jetzt bereichert worden ist, so läßt sich eine befriedigende Antwort darauf schwerlich geben.

reichen, wurden bislang, als eine ganz selbstverständliche Sache, zu Wasser also per Schiff gemacht. Daß man auf dem Luftwege dahin gelangen könnte, dieser Gedanke hat erst in neuerer Zeit in einem kleinen Kreis von Anhängern Boden gewonnen. Bedenkt man aber, daß der Ballon nicht lenkbar, also durch die zufällig herrschenden Luftströmungen fortgeführt wird, dahin oder dorthin, in den seltensten Fällen nach dem Pol, so kann es mit dem gesunden Menschenverstande nicht vereinigt werden, wenn man allen Ernstes Versuche machen würde, den Pol auf dem Luftwege zu erreichen. Um vom Ballon aus astronomische Beobachtungen anzustellen, würde wohl ein vergebliches Bemühen sein, um danach den Ort des Ballons festzustellen. Als Endresultat dürfen wir wohl die Behauptung aufstellen, daß einem Sterblichen niemals beschieden sein wird, den Pol jemals zu erreichen.

Wie Prinz Heinrich von Preußen als junger Seemann sich in kritischen Momenten bewährt hat.

Von einem anhaltenden allgemein schlechten Wetter auf dem Meere war 1882 S. M. Schiff „Olga", auf welchem sich Prinz Heinrich von Preußen als wachehabender Offizier befand, auf der Reise von Plymouth nach Madeira betroffen worden. An einem Herbsttage, als sich die Korvette nahe der Bucht von Biscaia in einem schweren Sturme befand und die Seeen von mehreren Seiten auf das Schiff zu rollten, hatte Prinz Heinrich die Abendwache von 8 Uhr bis 12 Uhr nachts. Der Kommandant, Kapitän Freiherr von Seckendorf, berichtete

darüber: „Se. Königliche Hoheit befand ſich am Regelkompaß, der Navigations-Offizier, welcher mich während der ganzen Nacht anerkennenswert unterſtützte, hatte in der Mitte der Kommandobrücke, nahe dem Rudergange, Poſto gefaßt. Gegen 11 Uhr ging der Kamm einer Welle über das Hinterſchiff, ſo daß die Mannſchaft am Ruder, der Kraft gegen dasſelbe nachgebend, losließen und in den Waſſergang geſpült wurden. Das Ruder ſchlug mittſchiffs und verletzte einen daneben befindlichen Matroſen leicht an der Hand. In dem Augenblick, als der Prinz das Ruder unbeſetzt ſah, war er mit einem Sprunge auf der Brücke, dem Navigations-Offizier zurufend, ihn zu vertreten, ergriff das Ruder und hielt es mit aller Kraft ſo lange feſt, bis ein durch den Vorfall verblüffter Steuermannsmaat und ein Matroſe hinzukamen, um dasſelbe zu halten. Der ernſte Moment, der dem Schiffe leicht das Ruder hätte koſten können, wenn es länger losgelaſſen war, hatte bei dem jungen Offizier blitzſchnell gezündet und den Gedanken eines ſofortigen tatkräftigen Handelns geweckt. Nach Mitternacht nahm der Sturm ab und ging die See etwas herunter.

Eine humoriſtiſche Seemannsgeſchichte.

Auf einer meiner Fahrten überwinterten wir mit einem Papenburger Schiffe — damals war Papenburg noch im Beſitz von über 200 Seeſchiffen — in Bordeaux. Um die langen Abende zu vertreiben, wurden Erzählungen allerlei Art zum Beſten gegeben. Eine dieſer Erzählungen verdient der Vergeſſenheit entriſſen zu werden. Es beſtand früher auf deutſchen Schiffen die ſchöne

Sitte, wenn das Leben der Besatzung in großer Gefahr schwebte, soweit die Umstände es gestatteten, daß seitens des Kapitäns ein Notgebet verrichtet wurde. So geschah es denn auch hier unter folgenden Umständen: Es wehte ein schwerer Sturm, das Schiff war nicht weit von der Küste. Der Wind war auflandig, er wehte also auf die Küste zu. Es lag somit die Gefahr der Strandung nahe. Der Kapitän berief die Leute in die Kajüte und verrichtete nunmehr das Notgebet. Während des Betens glaubte der Kapitän bemerkt zu haben, daß der Junge den Mund zum Lachen verzogen habe. Als das Gebet beendet, begibt er sich mit den Leuten an Deck und findet hier zu seiner großen Freude, daß der Wind eine andere Richtung genommen und die Gefahr des Strandens damit beseitigt war. Er stellt jetzt den Jungen darüber zur Rede, weshalb er während des Betens gelacht?! Der Junge stellt dies natürlich in Abrede. Die Leute bestätigen es aber. Der Kapitän setzt ihm jetzt gehörig zu. „Junge, warum hast du gelacht, sage es!?“ „Ach, Herr Kapitän, ich darf es nicht sagen!“ „Wenn du es nicht gleich sagst, Junge, du bekömmst seine gehörige Tracht Prügel!“ „Ach, Herr Kapitän, ich darf es nicht sagen!“ „Entweder oder, du sagst es jetzt, oder du bekömmst Prügel!“ „Ja, Herr Kapitän, ich will es denn jetzt sagen, Sie dürfen mich aber nicht schlagen, wenn ich es gesagt habe?!“ „Nein, das will ich auch nicht!“ „Ich dachte gerade daran, wenn wir nun gleich untergingen, und Sie mit Ihrer roten Nase ins Wasser kämen, wie die wohl zischen würde!“ Die Leute brachen in ein lautes Gelächter aus und selbst der Kapitän konnte es sich nur schwer verkneifen.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse im Emsgebiet.

Die Küstenbewohner sind ein zähes, im Schaffen und Arbeiten unermüdliches Volk. Sie haben dem Moore zum nicht geringen Teil den Boden, worauf sie leben, abgerungen. Sie haben aus wüstem, sumpfigem Moor blühende Ortschaften geschaffen; sie werden daher auch nicht wanken und weichen, nicht ruhen und rasten, bis ihnen der durch die Ungunst der Zeiten entrissene Lebensnerv, Handel und Schiffahrt, zurückgegeben ist. Dies zu verwirklichen, war ihnen trotz alledem bis vor reichlich 30 Jahren noch unmöglich. Nachdem wir uns aber ein einiges Deutschland erkämpft haben, Preußen geworden sind, und einen erleuchteten Kaiser und Landesherrn an der Spitze haben, muß uns auch dasjenige werden, was uns von Gottes- und Rechtswegen gebührt. Der Gedanke wird uns je länger, je unerträglicher, es dulden zu müssen, daß der kleine Staat dem Großstaat gleichsam die Butter vom Brode nimmt. Denn so liegen die Verhältnisse vielfach. Viele Küstenbewohner wissen oft am Morgen nicht, woher sie am Abend das liebe Brot nehmen sollen. Dem durfte der Großstaat nicht länger zusehen, zumal da ihm die Möglichkeit gegeben ist, diesem schreienden Übelstande abzuhelfen. Hieß es doch zu Anfang der achtziger Jahre, daß man Bismarck in Rotterdam ein Denkmal errichten wolle aus Dankbarkeit dafür, daß er die in Frage kommenden Eisenbahntarife wieder erhöht und dadurch veranlaßt habe, daß das Getreide statt über die Emshäfen, über Rotterdam eingeführt wurde. Man muß jene Städte, namentlich Rotterdam und Antwerpen besucht haben, dann wird uns klar, wie man hier

auf Koſten der Emshäfen Reichtümer auf Reichtümer häuft, während die Bewohner des Emsbezirks in größter Dürftigkeit leben. Man muß ein Emsländer ſein, und es erlebt haben, wenn im Auslande ein großer Lloyddampfer, oder ein ſolcher von der Hamburg-Amerika-Linie, unter vollem Flaggenſchmuck den Hafen verläßt und die Kapelle ſpielt: „Ich bin ein Preuße, kennt ihr meine Farben?!“ Da ſchlägt das Herz hoch und man ſtimmt aus vollem Herzen mit ein. Betritt man wieder die teure Heimat, dann fragt man ſich, warum kann es nicht bei uns ſo ſein? Die große Zeit iſt ſpurlos an der Mehrzahl der Bewohner vorüber gerauſcht, ſo ſehr man ſich auch der Hoffnung hingab, es würden nunmehr auch hier beſſere Zeiten anbrechen. Wiederholt ging allerdings durch die Zeitungen, die Regierung beabſichtige, Schritte zu tun, um den Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal zu heben. Leider folgte bisher auf dieſen Hoffnungsſtrahl bald ein kalter Waſſerſtrahl. Deshalb die Flinte ins Korn werfen, den Mut verloren geben? Nein, das iſt nicht Sache der Küſtenbewohner. Es wird ruhig weiter gekämpft, der Sieg muß uns doch werden! Wir kommen darauf zurück, was Bismarck zu Anfang der 80er Jahre gemacht. Die Eiſenbahn-Tarife müſſen ermäßigt werden und zwar ſo, daß die Importeure ſich überzeugen, ſie können jetzt billiger über die Emshäfen importieren, als über Rotterdam und Antwerpen. Will man den Differenzialzoll nicht, dann iſt dies der einzige Weg, um zum Ziele zu kommen.

Erläuterung einiger ſeemänniſcher Ausdrücke.

Abbringen — ein auf den Grund geratenes Fahrzeug wieder flott machen.

Abhalten — das Schiff vom Winde abwenden.

Abreiten — ſchweres Wetter vor Anker überdauern.

Abtakeln — die Takelage vom Schiffe abnehmen.

Abtreiben — durch Wind oder Seegang aus dem eingeſchlagenen Kurſe getrieben werden.

Achterdeck — der hintere Teil des Deckes.

Achterlicher Wind — Wind, von hinten einkommend.

Anluven — den Kopf des Fahrzeuges dem Winde zuwenden.

Auftakeln — ein Schiff mit der Takelage verſehen.

Ausguck — Mannſchaften, welche auf der Back oder aus dem Mars nach entgegenkommenden Schiffen, nach Land uſw. Ausſchau halten.

Außenbords — an der Außenſeite des Schiffes.

Back — der erhöhte Teil des Vordecks; — Eßtiſch der Mannſchaft; — Mannſchaftsgruppe, welche an einem Tiſch gemeinſam die Malzeiten einnimmt.

Backbord — die linke Seite des Schiffs, wenn man von achtern nach vorn ſieht.

Ballaſt — ſchwere Gegenſtände zur Belaſtung leichter Fahrzeuge (Sand, Eiſen, Steine uſw.) behufs der Erhaltung des Gleichgewichts eines Schiffes.

Bark — Segelſchiff mit drei Maſten, von denen nur die beiden vorderen Rahen tragen.

Barkaſſe — ein Ruderboot der größten Gattung.

Beiliegen — ein Schiff bei Sturm unter kleinen Segeln am Wind halten, ſo daß es langſam ſeitwärts abtreibt und nur wenig Fahrt voraus macht.

Bergen (Segel) — die Segelfläche verkleinern.

Beſan — das Gaffelſegel des Kreuzmaſtes.

Beſteck — der durch Berechnung feſtgeſtellte Punkt, an welchem ſich das Schiff befindet.

Böe — ein plötzlicher Windſtoß.

Boje — ein zur Kennzeichnung

des Fahrwaſſers auf dem Waſſer ſchwimmender Gegenſtand (eine Tonne oder ein ähnlicher Körper).

„Boot ahoi!" — Anruf eines Bootes, das ſich zur Nachtzeit einem Schiffe nähert.

Bramſegel — Segel an einer Rahe, die an einer Bramſtenge angebracht iſt, alſo das drittoberſte Segel.

Bramſtenge — das zweite Verlängerungsſtück eines Maſtes.

Braſſen — die an den Enden der Rahen befeſtigten oder durch Blöcke laufenden Taue, mittelſt derer die Rahen nach dem Winde geſtellt (gebraßt) werden.

Brigg — ein Segelſchiff mit zwei Maſten, von denen jeder Segel an Rahen führt.

Briſe — ein leichter Wind.

Bug — der Vorderteil eines Fahrzeuges.

Bugſieren — ſchleppen.

Bugſpriet — der über das Vorderteil des Schiffes hinausragende Maſt.

Bullauge — ein kreisrundes Kajütenfenſter.

Dampfbarkaſſe — ein großes Dampfboot.

Dicht am Winde ſegeln — ſo ſegeln, daß der Einfallswinkel des Windes auf die Rahſegel möglichſt klein iſt.

Dock — ein Hafenbecken für das Trockenlegen von Schiffen.

Docken — ein Schiff in ein Dock bringen.

Dreidecker — Ruderſchiff mit drei Ruderbänken übereinander.

Einholen — das an Bord holen von Tauen oder Ketten, mit denen das Schiff am Bollwerk befeſtigt war.

Entern — das Hinaufklettern in der Takelage (auf den Wanten.)

Fahrt — die Bewegung eines Schiffes.

Fahrt machen vom (Schiff oder Boot) — ſich voraus oder achteraus bewegen.

Fallreep — Ausſchnitt an einer Bordwand, von dem eine Stiege oder Strickleiter zum Meeresſpiegel hinabführt.

Feſtkommen — auflaufen.

Flaggengala — feſtlicher Flaggenſchmuck eines Schiffes.

Fock — 1. das unterſte Rahſegel am Fockmaſt, 2. (Sturmfock) ein dreieckiges Vorſegel, 3. im Boot das Segel am vorderen Maſt.

Gaffel — ein an der Rückſeite eines Maſtes ſchräg aufrechtſtehendes Rundholz zum Befeſtigen der Gaffelſegel.

Gallion — Ausbau am Bug des Schiffes zu beiden Seiten des Bugspriets.

Gangspill — Schiffwinde zum Heben der Anker und zum Anholen schwerer Taue.

Große Fahrt — eine Seefahrt außerhalb der Binnenmeere.

Großmast — der mittlere von drei Masten.

Großrahe — die unterste Rahe des Großmastes.

Gut — alles Tauwerk eines Fahrzeuges.

Havarie — Beschädigung von Fahrzeugen.

Heißen (eine Flagge 2c.) — aufziehen.

Helling — Bauplatz eines Schiffes, von welchem dasselbe beim Stapellauf in das Wasser gleitet.

Heuer (die) — Löhnung der Schiffsbesatzung.

Heuern — 1. Mannschaft anwerben, 2. Mannschaft auslöhnen.

Hintersteven — die nach oben gerichtete Fortsetzung des Kiels.

Jolle — ein kleines Boot mit vier bis sechs Riemen.

Kabine — Wohnraum auf einem Schiffe.

Kalfatern (ein Fahrzeug) — dicht machen.

Kappen (Maste oder Taue) — durchhauen.

Kieker — Fernglas.

Kiel — der unterste Teil eines Schiffes, von welchem die Rippen (Spanten) nach oben gehen.

Kielwasser — das durch ein Fahrzeug aufgewühlte Wasser, das den letzten Teil des zurückgelegten Weges bezeichnet.

Kimm — der sichtbare Horizont.

Klüse — eine Öffnung im Bug oder Schiffdeck zum Durchlassen der Ankerketten.

Klüver — ein dreieckiges Segel am Klüverbaum.

Klüverbaum — das erste Verlängerungsglied des Bugspriets.

Koje — ein Bett in einem Schlafraum.

Kombüse — Schiffsküche.

Kreuzen — ohne bestimmten Kurs fahren; dagegen „Aufkreuzen" (gegen den Wind) allmähliches Vorwärtskommen durch Segeln, abwechselnd über Steuerbord- oder Backbordbug.

Lateinisches Segel — ein dreieckiges Segel.

Lee — die vom Winde abgewandte Seite des Fahrzeuges.

DUPLICATE

Löſchen (eine Ladung) — ausladen.

Logglas — Sanduhr.

Logis — Unterkunftsraum der Schiffsmannſchaft.

Lot — Senkblei.

Lotſe — ein mit dem Fahrwaſſer einer Reede, einer Meeresküſte oder eines Fluſſes vertrauter Seemann, der auf fremden Schiffen dort das Kommando übernimmt.

Luv — die Einfallſeite des Windes.

Luven (Anluven) — das Fahrzeug an den Wind bringen.

Maat — Unteroffizier auf einem Schiffe.

Manöver — eine Veränderung der Segelſtellung; Ankern, Anker lichten uſw.

Mars — eine Plattform auf dem oberen Ende eines Untermaſtes, von Laien auch „Maſtkorb" genannt.

Marsſegel — die in mittlerer Höhe an den Marsrahen angebrachten Segel.

Meuterei — eine gemeinſchaftliche Auflehnung gegen Vorgeſetzte.

Orkan — ein Sturm größter Stärke.

Pardunen — Drahtſeile, die zur rückwärtigen Verſteifung der Stengen dienen.

Paſſate — regelmäßige Winde der Tropen, die auf der nördlichen Halbkugel aus Nordoſten wehen, auf der ſüdlichen dagegen aus Südoſten und die durch das Aufſteigen heißer Luftſtrömungen entſtehen.

Peilen — 1. die Richtung feſtſtellen, in welcher ſich die Sonne befindet, 2. die Richtung eines Gegenſtandes vom Schiffe und 3. die Tiefe eingedrungenen Waſſers meſſen.

Perde oder Perte — Taue, die ſchlaff unter den Rahen hinlaufen, um bei den Arbeiten an denſelben den Matroſen als Stützpunkte für die Füße zu dienen.

Rahen — die an den Maſten aufgehängten Rundhölzer zum Tragen der Querſegel.

Reede (Rhede) — ein offener Ankerplatz, der äußere Teil eines Hafens.

Reeder (Rheder) — Schiffseigentümer.

Reling — Schanzverkleidung um das Oberdeck herum.

Remen (Riemen) — Ruder zur Fortbewegung von Booten.

Reffen (ein Segel) — zuſammenſchnüren, verkleinern.

Rollen — Bewegung des Schiffskörpers, zuſammenge-

ſetzt aus Schlingern und Stampfen.

Sahling — ein verkleinerter Mars an der Mars- und Bramſtenge.

Schiffsjunge — Matroſenlehrling.

Schlingern — das ſeitliche Schwanken oder Überholen des Schiffes.

Schoner (Schooner, Schuner) — ein Zwei- oder Dreimaſter mit oder ohne Rahen am Untermaſt (Raheſchoner, Gaffelſchoner).

Schweres Wetter — Sturm.

Seemeile — 1,852 km.

Speigatten — ſeitliche Öffnung für Waſſerabfluß vom Verdeck.

Spliſſen — die beiden aufgedrehten Enden eines gebrochenen (geriſſenen) Taues ſo durcheinanderſchlingen, daß die Bruchſtelle faſt unſichtbar iſt und kein Knoten entſteht.

Stampfen — das Auf- und Niedergehen des Bugs.

Stenge — eine Maſtverlängerung.

Steuerbord — die rechte Seite eines Fahrzeuges von achtern nach vorn geſehen.

Steward — Proviantmeiſter oder Aufwärter auf einem Schiffe.

Streichen der Flagge — das Niederholen der Flagge zum Zeichen der Schiffsübergabe.

Sturzſee — ein über Deck ſtürzender Wellenberg.

Südweſter — ein mit Öl oder Tran getränkter Hut mit Nackenkrempe.

Taifun (Teifun) — ein eigenartiger Wirbelwind der heißen Zone.

Takelage — die Geſamtheit der Maſten, Rahen, Segel und Taue eines Fahrzeuges.

Top — das obere Ende aller aufrechtſtehenden Rundhölzer, beſonders aber der Maſten und Stengen.

Topſegel — ein kleines dreieckiges Segel oberhalb der Gaffeln.

Übergehen der Ladung — das Hinüberrollen der Ladung auf eine Seite des Fahrzeuges.

Überholen des Schiffes — das Schiff „holt über" wenn es ſich unter dem Drucke des Windes auf die Seite legt.

Vertäuen (eines Schiffes) — Feſtmachen eines Schiffes im Hafen mit Tauen oder Ketten.

Vollſchiff — ein Dreimaſter mit Rahſegeln an jedem Maſt.

Vor dem Winde ſegeln — mit dem Winde fahren.

Vorderſteven (Vorſteven) —

der äußerſte Teil des Bugs, auf den Kiel aufgeſetzt, je nach der Bauart aus Holz, Eiſen oder Stahl, und in der Form verſchieden.

Wachen — 1. die beiden Dienſtgruppen, in welche die Schiffsmannſchaft zum je vierſtündigen Wechſel zwiſchen Arbeit und Ruhe eingeteilt iſt, 2. die üblichen vierſtündigen Dienſtzeiten an Deck.

Wanten — ſtarke Taue, welche die Maſte ſeitwärts halten.

Warpanker — leichtere Anker, welche mit Booten vom Schiff ausgefahren und dann fallen gelaſſen werden. Eine ſogenannte Warpleine ſtellt die Verbindung zwiſchen Schiff und Anker her.

Warpen — ein Schiff mittels Warpanker auf kurze Strecken von einem Platz zum andern verholen.

Zeiſinge — ſogenannte Beſchlagzeiſinge ſind kurze dünne Tauende zum Feſtſchnüren der Segel an den Rahen.

Schifferlied.

Theodor Körner.

Glück zu, Glück zu auf der ſpiegelnden Bahn!
Gott laſſe die Fahrt uns gelingen!
Es brauſen die Wellen, es ſchaukelt der Kahn,
Und die fröhlichen Schiffer, ſie ſingen,
Und zu der Ruder doppeltem Schlag,
Flammt auf den Wellen der freudige Tag.

Der Schiffer zieht durch die ſchimmernde Flut
Im friſchen Leben und Treiben,
Ihn jagt ein ewig glühender Mut,
Er kann nicht raſten noch bleiben,
Er muß zu den freundlichen Wellen hinaus:
Da iſt ſeine Heimat, ſein Vaterhaus.

Und wenn ihm daheim auch was Liebes gehört,
Er ſcheidet mit leichterem Sinne.
Wenn glücklich er iſt, wenn er wiederkehrt,
Holt er's ein mit doppelter Minne,
Und koſt er mit andern und küßt er ſie frei,
Er bleibt doch im Herzen Feinsliebchen treu.

So wollen wir wandern auf ſpiegelnder Flut
Und Wellen und Wogen durchſchiffen!
Wohl fröhlich durchs Leben führt fröhlicher Mut,
Drum friſch und die Freude ergriffen!
Und tobt es auch finſter auf uns herein,
Nach Sturm und Regen kommt Sonnenſchein.

De richtige Seemann.

Heinrich Schacht.

Hurra! dat Seefahrn is min Leben;
Stolz bün ick, denn ick bün Matros,
Ob himmelhogen Wellen ſweben,
Dat geiht Gottſtralax, ganz famos!
Wenn Blaſius ock pußt un bullert,
Wenn alles knaſtert, knarrt un kracht,
Wenn alles op dat Deck rumkullert,
Dar heff ick mi noch nix bi dacht.

Denn ſtäk ick achter beide Kuſen
Recht na de ohle Seemannnsmod,
En ganzen fixen ſwarten Kruſen,
De gifft Courage un köhlt dat Blot,
Un wenn et heet, de Seils inreben,
Denn geiht et ruff na baben to,
Denn do ick mi keen Blöße geben,
Ick ſing mien Leed un bün ganz froh.

So lew ick luſtig, ohne Sorgen,
Ick fleit un juch bi Dag un Nacht,
Un is et Abend oder Morgen,
Recht munter do ick jede Wacht.
Kaam ick ant Land, ſchaff ick gemütlich
Mi erſt en nies Packje an,
Wat denn noch na blifft bring ick nüdlich
Ganz ſicher an den rechten Mann.

Un ſoll ick op de See mal blieven,
Denn ruh ick da och ſanft un nett,
Denn lat ſe mi heenuner glieden
Int grote kohle Meeresbett.
Hurra! dat Seefahrn is min Leben;
Stolz bün ick, denn ick bün Matros,
Ob himmelhogen Wellen ſweben,
Dat geiht, Gottſtralax, ganz famos.

Abſchied eines alten Seemanns von der See.

Leb wohl, du liebe, traute See!
Für immer ſag' ich dir ade!
Ich muß in meine Heimat gehn
Und werd dich nimmer wieder ſehn.

Nie mehr auf deiner grünen Flut
Mich wiegen leicht und wohlgemut,
Nie mehr in Nacht, im Tagesglühn
Durch deinen weiten Spiegel ziehn.

Vergangen iſt die ſchöne Zeit,
In der ich dir mich ganz geweiht,
Und trauernd fällt mein feuchter Blick
Zum letzten Mal auf dich zurück.

Leb wohl, du liebes, ſtilles Meer!
Wie wird der Abſchied mir ſo ſchwer!
Gib meinem Schiff den letzten Gruß
Und nimm von mir den Abſchiedskuß.